SPORT WODNY



Rok X KWIECIEŃ 1934 R. **Nr. 7**

CENA EGZ. ZŁ. 1.20

Warunki 3-go konkursu na najpiękniejszą wycieczkę kajakową pod hasłem

„Z WODY NA WODĘ"

organizowanego przez redakcję Sportu Wodnego, Referat Sportowy Polskiego Radja, Polski Związek Kajakowy i Polskie Towarzystwo Krajoznawcze pod protektoratem Dyrektora P. U. W. F. i P. W. — Pana Płk. Dypl. Władysława Kilińskiego.

1) Celem konkursu jest: a) zachęcenie do poznania najpiękniejszych okolic Polski, b) podkreślenie wartości kajaka jako sprzętu turystycznego, c) opisanie i spopularyzowanie najpiękniejszych szlaków turystycznych.

2) Przedmiotem konkursu będą wycieczki klubowe lub niestowarzyszonych, odbyte w kraju w czasie od 15 maja do 15 października r. b. kajakami dowolnego typu (składaki, sztywne i kanadyjki) ewentualnie z żaglem z załogą o dowolnej liczbie osób bez różnicy wieku i płci.

Trasy wycieczek powinny być tak ułożone, aby łączyły logicznie szlaki wodne z lądowemi i w ten sposób pozwalały na wykazanie jak największej sprawności turystycznej i ruchliwości załogi, a zarazem zapewniały jak najliczniejszą skalę wrażeń.

Czas trwania wycieczki nie może być krótszy od 7 dni i dłuższy do 4 tygodni.

Długość trasy przebytej na jednej rzece nie może wynosić ponad 300 klm.

3) Każda wycieczka ubiegająca się o nagrody musi, najpóźniej na 7 dni przed wyruszeniem, przysłać pisemne zgłoszenie pod adresem: Warszawa, Foksal 15 Redakcja „Sport Wodny". W zgłoszeniu należy podać: imiona, nazwiska, adresy, wiek i zawód uczestników, nazwę łodzi, ewent. przynależność klubową, rodzaj sprzętu (kajak, kanadyjka z żaglem, bez żagla) i ogólny zarys trasy.

4) Po ukończeniu wycieczki i uporządkowaniu materjałów należy nadesłać pod adresem: Warszawa, Foksal 15 Redakcja Dwutygodnika „Sport Wodny" do dnia 15 listopada r. b.:

a) opisy odbytych wycieczek pisane o ile możności, pismem maszynowem wg regulaminu „Wywiad szlaków wodnych", wydany przez Polski Związek Kajakowy z dołączeniem ewent. fotografij, albo szkiców rysunkowych i malarskich ułożonych w logicznym porządku przebiegu wycieczki i opatrzonych napisami z podaniem daty i miejsca zdjęcia.

b) dowody stwierdzające przejazd przez węzłowe punkty szlaku. Jako dowód może służyć potwierdzenie klubów turystycznych i sportowych, redakcyj pism, oraz zaświadczenie posterunków Policji Państwowej i miejscowych urzędów dróg wodnych, jakoteż innych władz państwowych, jak: dyrekcje szkół, komendy garnizonów i t. d.

c) opisy i załączniki powinny być zaopatrzone w dokładny adres autora, o ile możności, fotografje kajaka i załogi.

5) Opisy wycieczek będą poddane orzeczeniu Sądu Konkursowego. W skład Sądu wejdą: delegat „Polskiego Radja", Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego, Polskiego Zwiazku Kajakowego, Ministerstwa W. R. i O. P., P. U. W. F i P. W., Redakcja Dwutygodnika „Sport Wodny".

Załogom, których wycieczki zostaną przez Sąd Konkursowy wyróżnione, przyznane będą nagrody z przedmiotów cennych dla turysty, jak kajaki, żagle, aparaty fotograficzne, namioty, plecaki i t. p.

Zdobycie nagrody w konkursie kajakowym pod hasłem „Z wody na wodę" nie wyklucza dla członków klubów i sekcyj kajakowych zrzeszonych w P. Z. K. możliwości ubiegania się o nagrody Polskiego Związku Kajakowego wg regulaminów P. Z. K. Nr. 5 33.

Lista nagród zostanie ogłoszona oddzielnie w „Sporcie Wodnym", w codziennych wiadomościach sportowych „Polskiego Radja" i w komunikacie P. Z. K.

6) Wycieczki nie zgłoszone, lub wycieczki, których opisy będą nadesłane po 15 XI 34 r., mogą być rozpatrywane tylko poza konkursem.

ROK 10 WARSZAWA KWIECIEŃ 1934 R. Nr. 7

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Wiosna w pełni

Dnie stają się już coraz dłuższe, słońce grzeje mocniej. Z radością widzimy budzącą się naturę, jeszcze kilka dni, a znów pływać będziemy po niebieskiej fali, żyć w słońcu i radości.

Jakżeż szczęśliwi ci, którzy mieszkając w północnych województwach, mają tak blisko do morza! Już od Bydgoszczy, czy Torunia, można małym kosztem spędzić każdą niedzielę nad morzem, można doglądać swego jachtu, swej małej żaglówki, która wnet kołysać się zacznie na morzu, zbudzona ze snu zimowego.

Teraz znowu, jak co roku, zwracam się do naszych wodniaków, aby wyszli na morze. Na to morze, które stoi otworem dla każdego, które małym kosztem da im niesłychaną pełnię niezrównanych wrażeń, pozwoli im zwiedzić obce kraje, wzmocnić zdrowie, wyrobić charakter w przeczystem powietrzu morskiem.

Tu na morzu ludzie z biur, fabryk, sklepów zetkną się z przyrodą bezpośrednio, zobaczą ją wprost: nie przez zadymione okno, nie przez okulary powieści podróżniczej, albo przez migający obraz w kinie. Nauczą się podziwiać ją i szanować, poznają własną małość wobec Tego, który rządzi wiatrem i falami. Nauczą się walczyć z przeciwnościami samodzielnie, pokonywać je w walce otwartej i uczciwej — bo przyroda jest potężnym, ale uczciwym przeciwnikiem. Nabiorą ufności we własne siły.

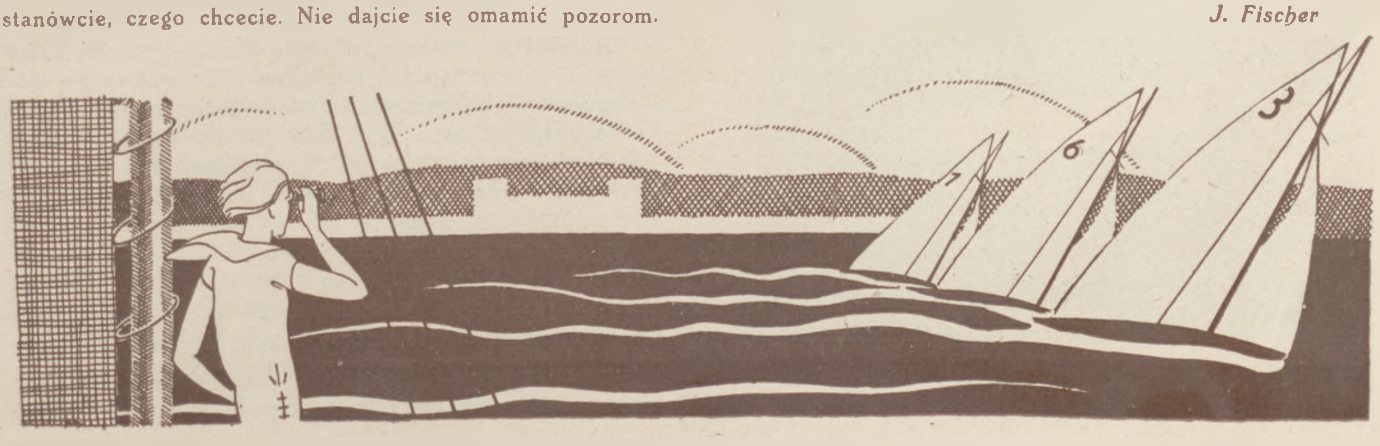
Jeżeli można, to najlepiej stać się odrazu właścicielem swej własnej, choć małej i skromnej żaglówki. Zrobić z trzema lub czterema towarzyszami spółkę, tworzącą równocześnie załogę, a koszty, podzielone między nich, będą w istocie minimalne.

By uniknąć rozczarowań nie kupujcie na ślepo. Poradźcie się ludzi, którzy się na tem znają. Dobrze się zastanówcie, czego chcecie. Nie dajcie się omamić pozorom. Skromna żaglówka da wam więcej radości, aniżeli błyszczący od mosiądzów i lakierów, ale może niezdrowy w drzewie jachcik. Wasza łódź nie potrzebuje być duża. Mała kosztuje przy zakupnie mniej i jej utrzymanie jest tańsze. Nowicjusz tylko na małej łodzi nauczy się żeglować, będąc bezpośrednio w bliskości morza. Żaglówka choć mała, pójdzie wszędzie. Sławny „Joan" choć miał tylko 4 tonny, zaszedł aż do Wysp Kanaryjskich mając za załogę dwu amatorów!

O ile na waszym statku będzie choć najmniejsza kajuta, to będziecie mieli schronienie przed deszczem. Pozwoli ona wam spędzić wakacje na morzu prawie bez kosztów. Nawet te niewielkie niewygody, to gotowanie własnoręczne sprawi wam wiele zabawy.

Nie wychodźcie na morze bez wiedzy żeglarskiej. Może stać się to przyczyną wypadku, a ukazanie się polskiego jachtu w obcym porcie będzie powodem żartów, jeżeli będzie bez porządnego osprzętu, map i t. d. Manewr żaglami, to rzecz najważniejsza. Na pierwszy sezon weźcie rybaka za nauczyciela. Nauczy was, jak stawiać żagiel, jak cumować, robić sploty i węzły. Kierowanie statkiem, czyli nawigacją, to nie żadna filozofja — nauczyć się jej można łatwo — prędko nawet z książki, lepiej jednak od nauczyciela. Zeszłoroczne wyprawy naszych młodych żeglarzy, wykazały ich odwagę, ale także ich lekkomyślność. Wychodzenie na pełne morze, bez map, odpowiedniego osprzętu, to kuszenie Opatrzności i nie powinny się powtórzyć. Takie podróże dowodzą, że nasza młodzież, pełna zapału i odwagi, niedocenia potęgi morza, której nigdy lekceważyć nie można. Tyle przestróg. Reszta — to tylko zachęta! Nie ociągajcie się, zaznajcie wreszcie tej roskoszy, jaką jest żegluga po morzu.

J. Fischer



Jacht francuski w Gdyni

W lecie ubiegłego roku odwiedził Gdynię jacht francuski „Brise Vent".

Sądząc, że zainteresuje to naszych Czytelników, przytoczymy tu wyciąg z dziennika okrętowego, a mianowicie te notatki, które dotyczą pobytu w Gdyni i doznanych tam wrażeń.

„Brise Vent" jest to kuter 33 t. dopl., zbudowany w r. 1928, według planów T. Bertranda. Długość na linji wodnej 14 m., szerokość 4. 20 cm., zanurzenie 2 m. 30 cm., powierzchnia żagli 155 m², motor Aster 35 HP.

Właścicielka, p. Fortin, wybrała się na tym jachcie w podróż po Bałtyku, w towarzystwie kilku przyjaciół, przyczem przejazd z morza Północnego na Bałtyckie odbył się niezwykłą drogą, bo z portu rybackiego Tyboron na zachodnim brzegu Jutlandji, kanałem w poprzek półwyspu.

Jacht miał zawodowego kapitana i załogę, ale z dziennika okrętowego widać, że właścicielka jest wytrawną „jachtwomen" i że kierownictwo spoczywało w jej rękach.

Oto notatki z pobytu na polskich wodach terytorjalnych:

„Niedziela 6. sierpnia. — płyniemy wzdłuż brzegów polskich.

O godz. 13-ej jesteśmy na wysokości Helu.

O godz. 16-ej jesteśmy w Gdyni, polskim porcie zupełnie nowym. Wszystko powstało dopiero w przeciągu ostatnich sześciu lat. Jest to mojem zdaniem nadzwyczajny wysiłek.

Idziemy wypić herbatę w dancingu pod gołem niebem. Według zdania moich towarzyszy były tam podobno ładne kobiety.

Wieczorem przybyli z wizytą na jacht: komendant portu wojennego Władysław Filanowicz i p. Rummel. Zaprosili nas do swojej motorówki na jutro 11-tą, celem zwiedzenia portu, a potem na śniadanie w Admiralicji.

Poniedziałek 7. sierpnia. — Zwiedzanie portu było bardzo interesujące. Trwało $1^1/_2$ godziny, choć motorówka rozwijała dobrą szybkość.

Port jest, naturalnie poświęcony przywozowi i wywozowi polskiemu.

Istnieje już sporo basenów, a potężne ekskawatory pracują nad wykopaniem dalszych, w torfiastym terenie, gdzie robota idzie łatwo. Roboty wykonuje konsorcjum francusko-polskie, którem kieruje na miejscu nasz konsul, Bretończyk.

Z dużą przyjemnością złożyliśmy mu wizytę.

Wzdłuż basenów stoją magazyny dla drzewa i węgla zaopatrzone w potężne urządzenia (dla nas przewrócono w powietrzu wagon 20-tonnowy), cysterny na ropę, chłodnie dla masła, mięsa i ryb.

Z przykrością musimy zanotować, że w sprawie przywozu sztokfiszów, Polacy weszli w porozumienie z armatorami holenderskimi.

W Gdyni, która ze swojemi 4,500,000 tonnami rocznego ładunku jest dziś jednym z największych portów europejskich, zapomina się, że istnieje kryzys, taka tu wre praca.

Wszystkie miejsca są zajęte przez statki. Brak już miejsca, więc trzeba kopać nowe baseny i budować nowe magazyny.

Wszędzie widać porządek, czystość i metodę.

To wrażenie potęguje się jeszcze, gdy się wejdzie do portu wojennego.

Spotykamy tu dawnego znajomego: „d'Entrecasteau" przerobiony na koszary, ale utrzymany wzorowo.

To samo wrażenie robią flotyle łodzi podwodnych i kontrtorpedowców; strój marynarzy bez zarzutu, metal i stal błyszcząca.

W południe przybijamy do pontonu przed Admiralicją, gdzie wita nas komendant portu wojennego p. W. Filanowicz.

Śniadanie podano w sali o dekoracji prostej, ale bardzo oryginalnej. Nakrycie wykwintne, kuchnia doskonała.

Przed posiłkiem podają nam likiem „klasztorny", podobny do naszej „chartreuse", potem wina francuskie i polskie. Toasty uprzejme i serdeczne.

Mówią nam, że „Brise Vent" jest pierwszym jachtem francuskim, który odwiedził Gdynię. Jesteśmy z tego dumni, ale i trochę zawstydzeni. Czy to dlatego zwolniono nas od rewizji celnej i od pokazania naszych paszportów?

Po śniadaniu nasz gospodarz stawia do naszej dyspozycji swój samochód i pod przewodnictwem p. Rummla jedziemy zwiedzić nowe kąpielisko polskie, 50 km. na zachód od Gdyni.

Pola są świetnie uprawione; przecinają je dobrze utrzymane drogi.

Spotkaliśmy kominiarzy, w cylindrach i w koszulach— czarnych!

W tym zakątku, niegdyś niemieckim, cała ludność jest polska z rasy i języka.

O godz. 16-ej, pijemy herbatę u pani Rummlowej, która ze swej strony sprawia nam wielką przyjemność, przybywając wieczorem na obiad na nasz statek, w towarzystwie małżonka i komendanta portu.

Popołudniu pp. H. M. i C. P. zwiedzili „Dar Pomorza" potężny trójmasztowiec z motorem, okręt szkolny polskiej Marynarki Wojennej (sic).

Jest to ten sam okręt, który przed kilku laty był w niebezpieczeństwie koło Guilvinec.

Nasi pasażerowie doznali bardzo miłego przyjęcia ze strony oficerów okrętu, którzy mówili doskonale po francusku".

Czesław Petelentz



Jacht „Brise-Vent"

Pogardzane żaglowce

Nasi wybitnie... lądowi ziomkowie skłonni są przeceniać „murowaną pewność" okrętów, poruszanych napędem mechanicznym, z pogardą natomiast spoglądają na wywrotne, ich zdaniem, żaglowce.

„Przechyla się taki czort, panie... dzieju, od lada wiatru, a te wszystkie jachtsmeny, czyste warjaty, jak mnie Bóg miły! Gdzież to widziane, aby życie powierzać takiej łupinie!" — sapią zacni burżuje, gramoląc się po trapie na pokład pewniejszego, ich zdaniem, parowca i patrzą z góry na łupinki jachtowe. Tymczasem archaiczne żaglowce, a zwłaszcza jachty kilowe, są daleko pewniejszem schronieniem w razie sztormu. Ale rozumieją te sprawy tylko fachowcy — marynarze.

Trzeba bowiem odróżnić stateczność początkową od końcowej. Ta pierwsza — nieznaczna w małych jachtach— powoduje przechył każdego żaglowca aż do zanurzenia zawietrznej burty w morzu, gdy się idzie w pół-wiatru, a w dodatku forsuje żaglami.

Parowiec, zwłaszcza wielki „pasażer", nachyla się nawet przy bocznej fali w stopniu minimalnym, ale zato, gdy osiągnie swój krytyczny kąt przechyłu, wywraca się... horibile dictu — do góry dnem. Natomiast najmniejszy z oceanicznych jachtów kilowych, np. historyczna „Królowa Mórz", czy „Tilikum" Vossa, lub „Dal", naszych śmiałków — zdobywców (w 85%) Atlantyku, przy najgroźniejszym przechyle, nawet ponad 90°, automatycznie wstaje, gdyż moment wypadkowy dwuch sił antyrównoległych: ciężaru własnego (dzięki balastowi ołowianemu), skierowanego wdół, oraz wyporu hydrostatycznego, działającego do góry, przywraca natychmiast dawną równowagę. Dzięki właściwemu położeniu pewnego punktu teoretycznego, zwanego metacentrum, jacht kilowy zawsze się podniesie, chyba, że żagle, napełnione wodą, tworzą „torbę" i przeciwdziałają wspomnianemu momentowi. Ale sztormuje się albo na zmniejszonych do minimum żaglach, albo leży na dryfkotwie, mając żagle stroczone. Wreszcie, w razie nieszczęścia, t. zw. torby, wystarczy odciąć szkaty, czasem jeszcze inne liny, a jacht, zwolniony od ekscentrycznego ociążenia, odrazu wstanie. Oto stateczność końcowa, ta najważniejsza, jeśli chodzi o „pewność".

Jol „Królowa Mórz", zerwawszy się podczas niebywałego tajfunu z dryfkotwy, obraca się nawet kilem do góry (!) łamiąc maszty, ale nawet w tym niezmiernie rzadkim wypadku, wystarcza nacisk na kil człowieka drobnej budowy (kpt. Vossa), zmytego za burtę do morza, aby **jacht podniósł** się i wytrzymał na drugiej prowizorycznej dryfkotwie szalejący jeszcze dni parę orkan.

Sztorm lutowy (8 i 9.II. 1934), podczas którego parcie wiatru wygniatało szyby w Warszawie, zatopił kilka okrętów na Bałtyku, a wśród nich norweski parowiec „Hardy" i to z całym ładunkiem, załogą oraz kapitanem.

Katastrofa miała przebieg błyskawiczny, a zdarzyła się w oczach załogi niemieckiego okrętu „Glausa" na trawersie Jastarni, zaledwie 3 mile morskie od brzegu.

Marynarze niemieccy byliby napewno wyratowali bodaj część załogi „Hardy'ego gdyby Norwegowie mogli skoczyć do morza. Niestety, najwidoczniej wszyscy, nie wyłączając kapitana Andersena, byli w pomieszczeniach zamkniętych, gdyż ani jednego ciała nie wyrzuciła fala przyboju na plażę! „Hardy", jak twierdzą świadkowie katastrofy, stanął z nieznanych dokładnie powodów bokiem do fali i momentalnie wywrócił kozła.

Podczas tego samego sztormu inny parowiec „Tempo" idąc bez balastu po ładunek zboża do Gdańska, dostał się w taką huśtawkę spienionych grzywaczy, że kapitan w obawie „zwrotu przez kil" musiał go... ratować nie przez sztormowanie, lecz dobrowolnie wyrzucając się na brzeg, t. j. biorąc kurs... na plażę pod Karwią. Piękny ten parowiec osiadł miękko na naszych piaszczystych djunach o kilkadziesiąt kroków zaledwie od wydm ochronnych, lewą burtą do nich zwrócony, a dziobem w stronę granicy niemieckiej.

Jeśli kto z zacnych rodaków wątpi w to, że żaglowce lepiej naogół przetrzymują groźne wybuchy gniewu Neptuna, niż okręty, pędzone mechanicznie (parą czy ropą), niech sobie przypomni opowiadania marynarskie o „Latających Holendrach". Jest faktem wielokrotnie stwierdzonym, że załogi różnych okrętów, spotykały na oceanie — na bezkresnych morskich pustyniach — **błąkające się żaglowce, porzucone przez swą załogę,** czy to z powodu epidemji, czy jak ongi—po napadzie pirackim. Te „widma, niesterowane przez nikogo, częściowo pod żaglami lub zgoła bez żagli: na „samych patykach" (gwara żeglarzy) **snują się, jak błędni rycerze, po morskich rozłogach długiemi miesiącami**. Nie chcą iść na dno!

Nikt jednak nie spotkał, zdaje się, samotnego parowca, ani motorowca na oceanie.

Jeżeli więc człowiek (dowodzący okrętem) **nie popełni karygodnych błędów,** żaglowiec — mocnej budowy — da sobie prawie zawsze radę z rozszalałym morzem, o ile tylko ma otwartą przestrzeń dookoła: bez raf, ławic piaszczystych, ni brzegów lądowych.

Ludzie morza, doświadczeni w swym zawodzie, doszli bowiem do wniosku, że najpewniejszym ratunkiem podczas sztormu jest **zmniejszyć do minimum szybkość ruchu postępowego statku.** Z łatwością osiaga to żaglowiec: „kładzie się w dryf", czyli przeciwstawia część przednich żagli, wybierając ich szkoty „na wiatr", niektórym żaglom tylnego masztu, a pozostałe zwija i daje ster „na wiatr". Parcie wiatru na tak ustawione żagle wzajemnie się paraliżuje i żaglowiec dryfuje wraz z wiatrem i falą leżąc, mimo sztormu (zupełnie sucho na morzu (!), bez kropli wody na pokładzie. Małe jachty osiągają jeszcze lepszą równowagę, stając na dryfkotwie, t. j. wyrzucając z dzioba specjalną kotwicę pływającą. Mając rezerwową linę na dryfkotwie i na wszelki wypadek drugą zapasową kotew pływającą, czuje się jachtsmen tak spokojnie, jak w hotelu na stałym lądzie: jacht leży sucho i pewnie — zwłaszcza przy użyciu oleju od nawietrznej — mimo prących nań gór wodnych. Parowiec zaś, aby osiągnąć pozycję czołem do fali, musi — sztormując — iść bodaj małym biegiem naprzód. Wystawia go to na straszliwe uderzenia grzywaczy: całe tonny wody walą się mu na pokład, miażdżą nadbudówki i spłukują nawet trzymających się całą siłą lin, czy poręczy marynarzy, ba gną i miażdżą nieraz żelazne części kadłuba (poręcze). A fala sztormowa mknie z chyżością pociągu! Obserwowano ponad 27 węzłów, czyli 50 km. na godzinę...

R. Niewiadomski

Jachtem do Szwecji

Gdynia! Miasto energji! Długi pas złotego piasku i błękit podmywających fal, długie ramiona żelaznych kranów, baseny portowe, w których wre praca.

Utęskniony dzień 1. sierpnia nadchodzi. W przystani Yacht-Klubu kołysze się na falach jacht „Jurand".

Przygotowania. Kapitan jachtu Jan Fischer przygotowuje listę załogi i załatwia formalności paszportowe. Załoga tymczasem zaprowiantowuje się na drogę. Uczestników wyprawy jest 9 razem z kapitanem. Po zaokrętowaniu każdy otrzymuje koję — łóżko, szafkę i następuje podział funkcyj.

Kapitan wyznacza stanowiska manewrowe, ćwicząc załogę nieobeznaną, wstępne czynności, jak stawianie żagli, knagowanie, refowanie. Niemało ambarasu, sprawiają techniczne wyrażenia: fok, kliwer, grot, poszczególne liny, fały, szkoty.

Ćwiczymy na zatoce jazdę kursem w ćwierćwiatru, półwiatrem, zmianę halsu. Poszczególne zwroty przez sztag, przez rufę, stają się żarliwym tematem przekomarzań przyszłych wilków morskich.

Odjazd. Koniec wstępnych ćwiczeń. Wyruszamy na morze. Jedziemy pod pełnemi żaglami. „Jurand" spokojnie i pewnie pruje fale morskie. Przed nami zdala widnieje latarnia helska, stamtąd weźmiemy kurs na północ do Szwecji.

Odgłosy lądu milkną, brzegi zaczynają znikać, fale wzmagają się, nabierając koloru błękitno-zielonego. Wszędzie, gdzie okiem sięgnąć błękit morza, spowity firmamentem niebios. Jesteśmy na morzu — na Bałtyku.

Marzenia. Wachta zaciągnięta. Mając wolny czas spocząłem na pokładzie zasłuchany w tajemniczy pomruk skłóconych fal. W ten wieczny, kosmiczny ruch fal morza, można patrzeć bez końca: tyle zmiennych odcieni koloru, tyle nowych, logiczną koniecznością związanych kształtów. Tu już ma miejsce nie sama estetyzacja, tu następuje zmiana stosunku naszego do przyrody. W człowieku wyzwalają się dziwne, nieznane dotychczas stany psychologiczne, jakiś uczuciowy ponteizm.

Płyniemy tak upojeni w nieznaną dal — w chmurną Północ. Słońce opada coraz niżej, dobiega do horyzontu, żegnając nas swą krwią, rozlaną na ciemno — zielonym bezkresie wód Bałtyku. I znowu, gdzie spojrzysz morze! morze!



Jachty w porcie „Visby"

Niebo wyiskrzone nad nami, a w nas święta Cichość Upojenia.

Opis jachtu. Przestańmy marzyć! Nie traćmy czasu! Wykorzystajmy go dla słuchacza, oprowadzając go po „Jurandzie".

Jurand" jest jachtem typu, jol z ożaglowaniem gaflowem. Potężny maszt z majestatycznym grotem. Dalsze żagle, to bezan (tylny), i przednie: kliwer i fok, a w razie słabych wiatrów — topsel. Solidne olinowanie — robi wrażenie statku jakiejś ekspedycji polarnej. Statek, budowany silnie, ma pojemność 32 ton, zaopatrzony jest w motor 16 konny. Pod pokładem cztery ubikacje: salon, kajuta kapitana, motorownia i kuchnia — mogą pomieścić wygodnie 9 — 10 osób.

Jesteśmy w kajucie kapitana, to sanktuarjum przyrządów nawigacyjnych i map morskich. Tu ukryte są klejnoty marynarzy. Przed nami: **pelengator,** służący do mierzenia kątów między kierunkami przedmiotów, widzianych z pokładu jachtu, **log** z mechanicznym licznikiem, który umocowany na rufie wskazuje liczbę mil morskich przebytych przez jacht, **sonda** do mierzenia głębokości i badania charakteru gruntu dna morskiego, **tajemniczy sekstans,** przyrząd optyczny do pomiarów wysokości słońca.

Trzeba wiedzieć, że na pełnem morzu orjentacja podług brzegów ustaje. Jedynym i głównym drogowskazem żeglarza jest wtedy kompas. Kompas, przyrząd, który był, jest i będzie niezawodnym przewodnikiem na morzu.

Wyspa Gotland. Ląd, ląd, ląd! sternik przerwał moje myśli okrzykiem. Oto w szarzejącym jeszcze świcie zjawia się na widnokręgu kraina legendarnych Wikingów — Gotlandja.

Załoga na pokład! Na stanowiska manewrowe! I po chwili documowano jacht do mola przystani Ronehawn.

Na pokładzie uroczysty nastrój. Odświętne ubrania: białe spodnie, trzewiki, wyciągnięte z ukrycia. Generalne mycie, golenie, zapach wody kolońskiej, świadczy raczej o przemianie „Juranda" w „l'institute de beaute". Gorliwość i zapał upiększania się wyleniałych wilków morskich, potęguje ukazanie się płci pięknej: 3 nadobne Szwedki,, pozdrawiają z molo.

Idąc „chwiejnym krokiem marynarzy", z radością zaczęliśmy „wchłaniać" ląd.

Gotlandja, wyspa płaska, w północnej części pagórkowata z urwistemi brzegami, porośnięta trawą, jałowcem i karłowatemi sosnami, owiana smętkiem, skąpana w prapotędze żywiołu wody. Wszędzie pokryte masą głazów.

Klimat umiarkowany, ziemia zarosła odwiecznemi iglastemi lasami.

Mieszka tu ludność spokojna, dobra, gościnna. Sieją zboża, sadzą ziemniaki, chodują bydło, trudnią się rybołóstwem i żeglarstwem. Rozpowszechnione jest również owocarstwo. Niema tu wielkich posiadłości ziemskich.

Schludnie urządzone domki-wille, rozsiane po całej wyspie, to ich sadyby. Toną one, w ocienionych sadach drzew wiśniowych, niestrzeżonych przez nikogo. O przysłowiowej uczciwości i pospolitem poszanowaniu cudzej własności, przekonywamy się w sposób oczywisty.

Gotlandja przechodząc różne koleje—była nawet zawojowana przez rozbójnicze plemię Witalienów — do Szwecji należy od roku 1645. Kąpielisko i port, ściągający całe falangi mieszkańców Gotlandji i cudzoziemców, to miejscowość Visby. Wyróżniają ją położenie: kontrastowy stok skał, ozdobionych ogrodami róż i niebieskie morze. Uzasadnione jest jej miano „miasto ruin i róż". Ruiny dziewięciu kościo-

łów i budowle z wieżami warownemi — Nurra Muren — oto ostatnie fragmenty dawnej świetności hanzeatyckich czasów.

W średniowieczu, między X a XII wiekiem, podróże handlowe w Europie były niebezpieczne. Wszędzie po lasach i na morzu, snuły się uzbrojone bandy. Napadali na domy rolników i okręty przewożące towary. Aby zabezpieczyc handel i przemysł, od rozboju i grabieży na lądzie i morzu, kupcy tworzą związek hanzeatycki. Budują na granicach liczne i potężne grody i zamki, wystawiają wojsko i flotę. Hanza, zapoczątkowana przez związek między Hamburgiem, Lubeką i Bremą w roku 1241, przetrwała do 17 wieku, stanowiąc potęgę gospodarczą, polityczną i wojskową. Do związku tego weszły, następnie prawie, że wszystkie większe miasta handlowe Europy, a między niemi Kraków, jak również i Visby.

Atrakcją zwiedzającego Visby jest muzeum. Kryje ono, trofea wykopalisk Wikingów. Przed nami leżą pamiątki: miecze, maczugi, siekiery, łuki, włócznie, tarcze, hełmy i pancerze. Używali ich, w czasie największego rozkwitu — Wikingowie. Jako wojownicy, wyruszali z rodzinnych fiordów — na podbój nowych krajów.

Oprócz Visby, godne zwiedzenia są idylicznie położone wioski rybackie i mniejsze kąpieliska.

Cześć bohaterom: Ku zachodowi słońca zwiedzamy grobowce Wikingów, usypane z kamieni. Zrobiło to na mnie potężne wrażenie: karłowate sosny, otoczaki lodowcowe, wykopaliska zebrane w muzeum w Visby, dziwna czystość powietrza, niespotykane karnacje chmur, a nadewszystko kopce kilkunastometrowej wysokości z kamieni, będące cmentarzykami ostatnich Wikingów, z nieubłaganą koniecznością zmuszają fantazję i myśl człowieka do odtworzenia zamierzchłych czasów, kiedy to w twardej walce o byt, hartował i wykuwał się dzisiejszy człowiek.

Podziwiam Was i uwielbiam. Widzę wasze „Światła Nocy", wasze „Kwiaty Morza", jak błądzą wśród krain dalekiej północy, gdzieś na Lofoty. Wasze życie było pełne znoju, pełne świętego umiłowania potęgi morza, wasze łodzie przetrzymywały największe sztormy, a ciało wasze siekł pędzony wichrem deszcz i śnieg, lecz nie czas wam było o tem myśleć. Ginęliście bezpowrotnie w walce o byt i w wojnie.

Dziś z dala tysiącleci patrzę ku Wam, a serce me wypełnione jest czcią.

Nie zginęliście jednak! Wasza miłość do morza zaczarowała nas, uwiodła, jak pełna skrysztalonych dźwięków muzyka. Godnie reprezentują Was: Slocum, Voss, Gerbault, Römer, Wagner i inni. Godnie reprezentujemy Was i my, którzy żyjemy w przyjaźni z morzem, które raz spokojnie upaja swem bezkresem, to znów burzliwe i rozfalowane przeraża.

Powrót. Kończę marzenia — późna noc — jutro o świcie wracamy. Zrana wciągnęliśmy cumy na pokład. Z silną południowo-zachodnią bryzą i pod pełnemi żeglami wychodzimy na morze, żegnając ląd.

W drodze powrotnej wiatr stężał. Wachty zostały wzmocnione. Fok i kliwer zaczynają pruć się i byłyby porwane w strzępy. Przezorność kapitana, każe ściągnąć fok, kliwer i bezan — powód — niesiemy za dużo żagli. Jedziemy pod samym grotżaglem.

Gwałtowne grzywacze, rozbijając się o burty, zalewają pokład wodą. Woda wdziera się do kajut. Pompa zepsuta. Wodę wylewamy z kajut, podając sobie wiadra z rąk do rąk.

O ile tam przyjechaliśmy w spokoju, to teraz w drodze powrotnej na zakończenie morze w całej pełni doświadcza nas i uplastycznia nam wspomnianą na początku dewizę. Wiatr napędza coraz większą falę, przeradza się w sztorm. Morze pokryte jest wielkiemi jak domy zwałami wody, które u szczytu, pod naporem wiatru, zaiamują się, tworząc groźnie pieniące się grzywy.

Zamieszanie i zdenerwowanie wzrasta. Większość wrażliwa na potężne kołysanie się jachtu leży, mając „głowę za burtą" — ale, oczywiście w kajucie.

Wnętrze jachtu przedstawia widok przykry: cukier, pomidory, książki, poduszki, buty, niestrawiona zawartość żołądka, wraz z wodą przewalają się z szumem w takt kołysania jachtu. Na załogę działa to przygnębiająco, wywiera wrażenie wprost obrzydliwe.

Wicher nie ustępował, dął bez przerwy, bez odpoczynku rozwścieczając morze. Wśród wycia wiatru, gwiżdżącego w olinowaniu i bełkotnego ryku spienionych fal, pada komenda: „Załoga na pokład! Refować grotżagiel!"

Po dwóch dniach udręki, szamotania się z falami i wichrem, odszukaliśmy wreszcie polskie wybrzeże. Zdala widnieją okręty zakotwiczone na redzie i znów wyrasta przed nami Gdynia ze złotą wstęgą piasku i zielonawym błękitem fal.

Józef Górski

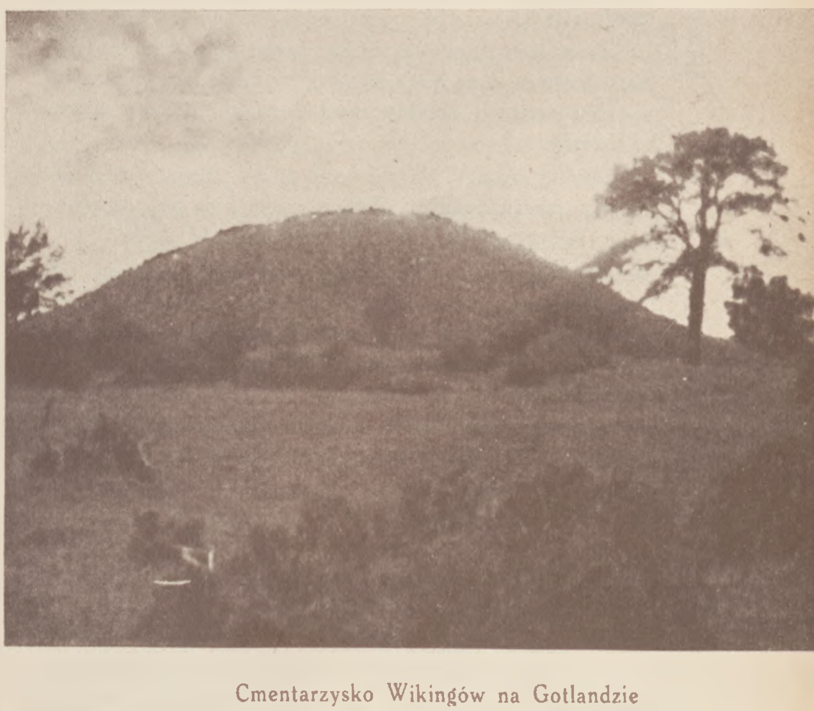
Z Polskiego Związku Żeglarskiego

a) **Zmiana programów na stopnie żeglarskie P. Z. Ż.** Na posiedzeniu w dniu 4 grudnia 1933 roku zostały zatwierdzone nowe programy egzaminów na stopnie żeglarskie P. Z. Ż., które obowiązują od chwili obecnej. Zmiany dotyczą głównie części praktycznych egzaminów o zakresie sternika i kapitana jachtowej żeglugi morskiej.

b) **Nowy wzór certyfikatu.** Na posiedzeniu w dniu 18.XII 33 r. został zatwierdzony nowy wzór certyfikatu jachtowego. Wzór uwzględnia dane potrzebne dla jachtów śródlądowych jak i morskich formułę handikapową oraz patent flagowy.

c) **Wydawnictwa obowiązujące.** Wyszły z druku nakładem Głównej Księgarni Wojskowej i uznane zostały przez Zarząd za obowiązujące następujące wydawnictwa:

1. Dziennik okrętowy jachtu — cena 3 zł. (30 folio);
2. Prawa i obowiązki kapitana i sterników jachtowych, regulamin służby na jachcie, alarmy — cena 80 gr.



Cmentarzysko Wikingów na Gotlandzie

Nie malujmy kajaków zbyt jaskrawo

Zbliża się pora remontu sprzętu żęglarskiego. Wiele klubów, wiele sekcyj kajakarskich ustala przepisowe barwy. W interesie ogółu kajakowców, którzy zmuszeni będą patrzeć na te różne pomysły na wodach naszych należy przestrzec przed ekstrawagancjami.

Czytelnicy darują, że w poszukiwaniu wyjścia ideowego dla barw naszych statków i strojów, wyjdę z nieco może dalekich, a tem niemniej bardzo istotnych przesłanek.

Kajak ma nas zbliżyć z naturą. Kajak jest typowym statkiem turystycznym długodystansowym. Widzimy go nie na tle rozentuzjazmowanych trybun, nie przy starcie, a na cichych rozlewiskach, na wąskich nurtach, rwących po przez przełomy rzek górskich, na falach dalekich i pustych jezior, w szuwarach zatok — daleko od ludzi, od stacyj kolejowych, w blaskach zachodów, w mglistych świtaniach, pod deszczami, na leśnych polanach, kędy biwakuje u wejścia do namiotu.

Proszę teraz sobie wyobrazić, że temu kajakowi daje się szeroki na dłoń lub więcej czerwony, albo innego jaskrawego koloru pas, biegnący dookoła, że falochron maluje się krzykliwie, że pokład kłóci się z burtą, a na dodatek, jak to bywa, na żaglu jakiś smok, mickey maus, czy inna maskota.

My myśleliśmy, że prototypem naszego kajaku jest poleszucka duszehubka. Człowiek w szarej świcie, statek szary; cichy bieg między sitowiem; podkradanie się do stadka niekłopotliwie żerujących cyranek.

A tymczasem okazuje się, że pochodzimy w prostej linji od balji wynajmowanej na godziny w parku publicznym, do której siada sobotnia i niedzielna zagazowana publiczność, panom, wiosłującym w kamizelkach, pot spływa z czoła, a wdzięczne donny z kolorowemi parasolkami, gryząc obwarzanki, piszczą „Płyń barko moja"...

To taka właśnie niedzielna łódź, nadpruchniała, niezdarnie sklecona hamburka, ukrywa defekty wdzięków pod szminką niesamowitego malowania i gromkiej nazwy na rufie; pasuje ten strój łodzi do jaskrawej bluzki nimfy, która ją osiadła i do krawata wiosłującego pana, ale nie będzie pasować ani do naszych wyrudziałych petek, ani wioślarskiego stroju.

Rzecz jest ważniejsza, niżby można przypuszczać, wybiega bowiem po za ramy estetyki, by stać się zagadnieniem wychowawczem i ideologicznem naszego młodego sportu kajakowego.

Dwa są stosunki do przyrody, który nazwałbym rustykalnym i urbanistycznym. Pierwszy polega na podporządkowaniu się przyrodzie, drugi na narzucaniu jej siebie.

Oba kierunki są równie ważne w budowie życia, ale tam, gdzie my, ludzie miejscy, pragniemy w ciągu krótkich okresów czasu złapać jakąś odtrutkę na tryb naszego życia, nie możemy nie walczyć o rustykalny styl naszego sportu kajakowego.

Człowiek, wynaturzony urbanistycznie przywykły głównie cenić to, co sam wytworzył. Przecież oto była kupa cegieł na obdrapanym placu, a on postawił dom. Była błotnista uliczka przedmieścia, a on jej dał bruk. Na wyostrzone poczucie inwestycji, samoobserwację, zmysł konkurencji, zmysł ulepszania, pogoń za modą. On wszystko to robi. „Ja, ja, ja"... — przez bardzo wielkie „J".

Kiedy się taki człowiek dostanie na wodę, pragnąłby, aby wszystkie ryby zamarły w podziwie, że ma najśpiczastszy fason buta, jeśli jest moda na śpiczaste, albo najtępszy, jeśli jest moda na najtępsze, pragnąłby, aby na całym horyzoncie jego parasolka była najjaskrawsza, barwy jego statku najbardziej niepojące. Tymczasem ryby spokojnie sobie załatwiają swoje sprawy, nurt płynie, gdzie miał płynąć, wiatr chodzi czubkami drzew, jak miał chodzić i jakoś wszyscy oni nie mają najmniejszego zamiaru poddać się hegemonji fasonu „Rok 1935", bo mają swój fason przedwieczny i wiecznie żywy.

I wtedy kajakowiec zostaje sam, nie zespolony z całem tem arystokratycznem towarzystwem, a przecież po to wyjechał z miasta, aby się do tego towarzystwa dostać.

Należy terminować w przyrodzie, bo nie tak łatwo przyjmie nas ona wprost z dancingu czy biura. Skromnie malowanym statkiem, z białym żaglem, w niekrzyczących szatach wsuwać się pod strop wiszącego nad wodami nieba. Ubiegać się o parantelę z brunatną krzyżówką, z bronzową żabą, z małżami, ciemniejącemi w mule dna, z piskorzami, haftującemi brunatne, słońcem tylko grające esyfloresy na piasku, z trzciną, butwiejącą po zatokach, z brunatniejącą wierzbiną, z płowiejącemi w polach pokosami.

Nie malujmy kajaków w kwadraty, w pasy, nie dzielmy ich na części, jak to teraz bywa modne, że pół kajaka jest malowane jednym kolorem, a pół innym, przez co zatraca się piękna linja, naszego przyjaciela, którego dłonie nasze kleciły w pokorze na wzór i podobieństwo śmigłym stworom wodnym. Jeśli może grać drzewo, niech gra drzewo (w pewnym klubie pono żaglówki nawet mają być pomalowane różnokolowo). Jeśli mamy składak, lub drzewo nie nadające się do zostawienia w stanie surowym, dawajmy kolor jednolity, choćby jaskrawy, ale dający jakąś plamę. Jedyną spekulacją, na którą powinniśmy sobie pozwalać, to jest zróżniczkowanie pokładu, a w kajakach nie płaskodennych, jeszcze i burty, albo przeciągnięcie wąskich, najwyżej na centymetr pasków wzdłuż złączeń pokładu i burty, co uwydatni linje kajaka i pozwoli złączyć jego kolory z kolorami klubu macierzystego.

Napewno nam to poprawi charaktery i humory. Ja osobiście już gotów jestem przeprosić tego pana Kohna, który znienacka mi się wyłonił na rozlewisku Niemna, u ujścia Szczary, zdążył się przedstawić, zagrodził drogę niebiesko-żółtym sztywniakiem i spytał, ile kilometrów jest do Mostów.

Naokoło stała majestatyczna puszcza Niemeńska. Po brzegu turlikały się małe kuliki, a Niemnem walił bezmiar wód, na które wjeżdżałem ze Szczary.

Spojrzałem na Kohna i na jego zielony sweter i na jego rudą towarzyszkę. Rozgoryczyłem się, że była wredna i co ja powiedziałem, niegodny?

Ja powiedziałem: „Zjeżdżaj Pan do ch.....!".

Pan się zachował, jak gentleman, panie Kohn. Pan się przedstawił, pan się ograniczył na moje chamstwo powściągliwą uwagą „Też wychowanie"... „Kajam się panie Kohn. Ale to wszystkiego ten pański „Laluś" narobił (taki napis przeczytałem na rufie). Odskrob go Pan, przemaluj, przechścij, a na przyszły rok, gdy się spotkamy, sam twojej rudej na mapie pokażę nietylko, gdzie są mosty, nietylko, gdzie znajduje się żeremie bobrowe, ale nawet, gdzie raki zimują.

Tylko nie utleniaj jej, nie utleniaj, panie Kohn.

Melchior Wańkowicz
Wyga P. Z. K.



Wyścig na nartach wodnych przez Berlin

W krainie dziewięciu jezior

Hen daleko na północy Polski rozłożyły się nasze największe jeziora, zaś grupa brasławska jest najlepszym terenem wycieczki kajakiem, gdyż łączy dziewięć jezior: **Pociech, Niedrowo, Nieśpiż, Cno, Drywiaty, Strusto, Wojso, Bołojco, Snudy.**

Dojazd z Warszawy do st. Dukszty trwa około II godzin, tu przesiadamy się na linję wąskotorową Dukszty-Słobódka, dokąd jedziemy 4 godz.

Od st. Słobódka do brzegu jeziora Pociech około 1½ km., o furmankę bardzo łatwo. W Słobódce można uzupełnić zapasy; przed odjazdem na jezioro nie zapomnieć wejść na wieżę kościelną, skąd jak na dłoni widać prawie wszystkie jeziora, za wyjątkiem Drywiat, zasłoniętych wzgórzami.

Odjeżdżamy z wojskowej przystani K. O. P.; przewodnik zbyteczny, gdyż może nas w błąd wprowadzić (niema w nim jeziora Pociech); wystarczy mapa 1 : 100000 (Brasław) i busola.

A więc w drogę!

Godzina 4 — 35 m. Na jeziorze cisza. Wiemy, że zmarszczy się ono, a potem sfaluje jak zwykle koło południa. Radość oczekiwania „nieznanego" rozsadza pierś, a jednocześnie przykra świadomość, że tam, gdzie ludziska szarpią się w szarzyźnie życia codziennego, nie wiedząc o tem, czem jest natura dla skołatanych pracą nerwów.

Nie śpieszmy się.

Niech ta wycieczka trwa jaknajdłużej. W cichej kontemplacji zapominamy o świecie, o sobie nawet. Bo czemże jesteśmy na tle tych cudów. Najczęściej intruzami.

Po lewej przesuwa się bardzo długi, wąski zalesiony półwysep; naprzeciw drugi. Oprawa ta dodaje jezioru najwięcej uroku, które jest małe, lecz może najpiękniejsze.

Godz. 5 — 05. Z przejścia odkrywa się cudowny widok na jezioro Niedrowo.

Jakie duże!

Chwila wahania: czy jechać przez sam środek w kierunku na cypel Maśkowce, czy też wzdłuż brzegów. Ponieważ na jeziorze jeszcze jest cisza, zwycięża pierwsza myśl. A cisza, przerywana chwilami krzykiem rybitew, jest tak wielka, że ze środka jeziora słychać rybaków rozmawiających na brzegu. Mierzymy głębie—4,5 m. Po prawej mijamy ujście Drujki. Proporczyk na topie drga, hisuję żagiel; wiosła w kąt. Kierunek stale na koniec cypla Maśkowce. Mijamy po prawej Ruściagi. Cypel rośnie, potężnieje. Wysoki, ciemny. Przez chwilę mam wrażenie, że podpływam pod ściany Gibraltaru.

Oglądam się; przejście z jeziora Pociech na jezioro Niedrowo, gdzieś znikło; tylko coraz bardziej niknący, wąski pas nadbrzeżnego piasku, wrzynający się w zieleń, mówi o tem, gdzie ono znikło. Kto jedzie w odwrotnym kierunku może mieć kłopot ze znalezieniem owego przejścia. Wędrowny obóz kajakowy P. W. przenosił o zmroku swe kajaki, nie widząc przejścia. Najlepiej kierować się od cypla Maśkowce przy pomocy busoli, a potem na jasną smugę nadbrzeżnego piasku.

O godz. 5 — 35 osiągamy Maśkowce. Teraz kłopot, gdzie jest przed nami przejście na jezioro Nieśpiż. Kierujemy się szczęśliwie na kilka chałup na wzgórzu wsi Raciuny i już jesteśmy na Nieśpiżu. Unikać tu należy wschodniego brzydkiego brzegu z powodu kamieni. Zachodni wysoki, cudny. Nie starajmy się również przejechać między dwiema wyspami oznaczonemi w przejściu na mapie, gdyż one pięknie zrosły się z powodu obniżenia się poziomu wód na jeziorach.

Jest to jeden ze skutków pogłębiania rzeki Drujki. Wspomniane wyspy należy opłynąć od wschodniej strony.

Chałupy „puściły dymy" prosto do góry, a że prócz tego rano była rosa — pogoda murowana. Mijamy z lewej maleńką wysepkę Monastyr (kiedyś był tu klasztor prawosławny) i pilnie wypatrujemy ujścia Drujki, aby przepłynąć na jezioro Cno. W pewnym momencie widzimy na tle przybrzeżnej zieleni szereg pionowych ciemnych linij. Aha! to będzie most kolejki na Drujce. Podjeżdżamy bliżej. Jest most, ale nie na Drujce. Wracamy i przy pomocy rybaka znajdujemy wkońcu jej zarośnięte wykrętasy. Poprzednio mostu na Drujce nie mogliśmy zobaczyć, gdyż zasłaniało go wzgórze.

Ostatni rzut oka na Nieśpiż i miła niespodzianka: oto jaskrawo bielą się dwie wieże kościoła w Słobódce. Potem rzut oka na zachód i krótka myśl: Niedługo będziemy tam szukać przejścia na jezioro Wojso.

A czajek dosłownie chmura.

O godz. 7-ej — ujście; jedziemy pod prąd, chwilami dający się dobrze we znaki, co potęguje jeszcze ciężki 70 kg. kajak z mieczem.

Mijamy most kolejki, zaraz potem drugi drogowy. Tu w cieniu krótki odpoczynek i śniadanko.

Rzeka rozszerza się, prąd zwalnia. O godz. 8 — 15 jezioro Cno. Niewielkie bardzo płytkie, gdzieindziej brzydkie, ilaste. W niektórych miejscach kil kajaka rysuje na dnie długą smugę. Lecz jakoś posuwamy się naprzód i bez wiel-



Jezioro Pociech

kiego wysiłku. A słońce powoli zaczyna dopiekać. Zakładamy na oczy daszki.

Cudów widzianych i wrażeń przeżywanych nie silę się opisywać, wiem jedno: im bardziej dzika natura, im więcej trudności na szlaku, tem lepiej.

Wycieczka nie miałaby tego uroku, gdyby nie nowy kłopot. Gdzież u licha jest ujście nowego odcinka Drujki, łączącej Cno z Drywiatami?

W labiryncie zarośli, trzcin okazało się, że zabardzo kierowałem się na południe. Trzeba więcej południowy wschód. Zarozumiałość została ukarana: sądziłem, że intuicja nie zawiedzie. Trzeba było użyć busoli.

Cofamy się i zdaleka poznajemy ujście po rozpędzonych wodach Drujki, które po wpłynięciu na jezioro jeszcze falują.

Godz. 8/45 jest ujście; prąd bardzo silny; dla odmiany i wyprostowania nóg holujemy kajak wzdłuż wschodniego brzegu. Mijamy most drogowy Brasław-Ikaźń, Drujka stale głęboka, woda krystalicznie czysta, natężenie prądu zmienne. Już widać na horyzoncie las Belmont.

Przed wypływem z Drywiat prąt słabnie, rzeka rozszerza się. Płyniemy obecnie wśród nenufarów i olbrzymich spląta-



Widok na jezioro Brasławskie

nych białych wysepek kwiatków, które zdaleka wyglądają jak gdyby śnieg spadł na wodę.

Godz. 10—20 — Drywiaty. I znów rozsądek gdzieś tam głęboko ukryty, szepce, że nie damy rady: toż to jakby morze! Fale, fale...

Lecz wokół wszystko uśmiecha się takie kochane, i nęci i pociąga ku sobie, że oddajemy się jezioru z całem zaufaniem.

Wiemy, że podczas wichrów olbrzymie fale byłyby niebezpieczne; obecnie jest cisza, a nagłych i gwałtownych szkwałów na Drywiatach pewnie niema.

Kierujemy się na wyspę pomiędzy Łusznią i Wiątkami. Trzy większe drzewa na niej wyraźnie wskazują kierunek.

Horyzont przed nami jak niteczka. Nad nami słaby opal powietrza. Mierzę głębokość — 8 m. Gorąco! Cytryny mają powodzenie. Godz. 3 — mijamy po prawej cypel Wiązki. Wyłania się Brasław: biały gmach starostwa z czerwonym dachem, obelisk na górze Zamkowej.

Na środku jeziora uwija się żaglówka. Powietrze rozpalone drga. Drgają też kontury Brasławia. Daleko na zachodniej stronie nieruchoma grupa mew siedzi na wodzie i wywołuje wrażenie, że jest zawieszona w powietrzu.

Skręcamy na północny-zachód. Jezioro ciche. Brasław rysuje się coraz bardziej wyraźniej. Wreszcie o godz. 12—20 przybijamy do przystani Policyjnego Klubu Sportowego. Wspaniały obiad z lodami na mieście. W godzinę potem objeżdżamy jezioro w kierunku zachodnim na wiosłach. z powrotem do cypla. Łusznia pod żaglem przy bardzo słobym wietrzyku. Powierzchnia jeziora jak lustro. Na zachodniej stronie cudne chmurki i ich symetryczne odbicie w wo-



Przejście z jez. Niedrowo na jez. Pociech.



Cypel Maśkowce na jez. Nieśpiż.

dzie. Osią symetrji jest horyzont. Tylko przy samym kajaku woda lekko marszczy się. Posuwamy się bardzo powoli; naśrodku jeziora gdy ostrość dalekich przedmiotów zatarła się, wydaje nam się chwilami, że jesteśmy zawieszeni w powietrzu. Słońce praży, ciało ogarnia jakby lekkie omdlenie; pragnęłoby się zasnąć i we śnie śnić nieskończenie rozkoszny dalszy ciąg przepięknych wrażeń.

Już dobrze pod wieczór mijamy znaną nam wysepkę z kilku drzewkami, mijamy ją i szukamy miejsca do lądowania na południowo-wschodnim brzegu cypla. Płytko tu, bardzo dużo kamieni; z trudnością wycofujemy się i znajdujemy bardzo dogodne do lądowania i noclegu miejsce na północnym brzegu blisko kładki. Jest godzina 19. Słońce zniża się ku zachodowi; od horyzontu ściele się na wodzie szeroka świetlna smuga. Cudna gra kolorów na niebie i ziemi.

Namiot. Kolacja. Mimo 17 godzin jazdy jesteśmy jeszcze nienasyceni wrażeniami. Wysuwamy głowy z namiotu i pijemy wszystkiemi zmysłami, wymarzony kiedyś podczas miejskiej zimy śród czterech ścian, a obecnie ziszczony, sen o cudzie zasypiającego dnia i rodzącej się nocy hen daleko wśród jezior na rubieży Rzeczpospolitej. Jeszcze słychać odgłosy dzikiego ptactwa w szuwarach, jeszcze kilka ostatnich białych plam niezmęczonych mew... i powoli wszystko zasypia i my też.

W nocy budzi mię niesamowity szum fal. Wychodzę z namiotu. Widok dziwny niecodzienny.

Wysokie fale na wodzie gonią jedna za drugą na nasz brzeg od strony Brasławia. Biją o brzeg, jak tarany, miażdżą go ,pienią się groźnie. Coraz nowe, coraz większe, dziksze.



Jezioro Cno

W zagłębieniach czarne, wyżej przy grzebieniach zielone. Wiatr szarpie je i roznosi biały pył wodny.

Opatruję kołki przy namiocie i sznury. Kładę się. Niezwykły szum fal nie daje mi, zasnąć. Czytam (proszę się nie śmiać—Robinzona Kruzoe). Powoli przyzwyczajam się do szumu. Jest mi dobrze: w umyśle snują się refleksje, że jednak namiot, to jest bardzo pożyteczna rzecz przy takiej pogodzie. Tylko troska o dzień jutrzejszy psuje nastrój. Powoli szum fal kołysze mię do snu.

Budzę się o godz. 5 — szum fal. Zasypiam. O godz. 7 — to samo. Wyglądam przez szparkę namiotu: jezioro sine, spienione. Chwilowo niema mowy o jeździe. Niebo zupełnie czyste, tylko ten wiatr!

Kilkadziesiąt kroków za plecami jest folwark. Śmietana na śniadanie z razowcem smakowała nam wyśmienicie.

Powoli wiatr ścicha. O godz. 11.50 jesteśmy na Drujce; obecnie płyniemy z prądem, lecz wiatr zmienił kierunek i dmie prosto w nos; posuwamy się z wysiłkiem. Przez Cno jedziemy wschodnim brzegiem; jest tu znacznie głębiej, i tędy radzę jechać, kto nie chce ugrzęznąć na zachodniej stronie.

O godz. 14.45 mijamy most kolejki i spływamy na jezioro Nieśpiż. Przesuwamy się na jezioro Wojso pomiędzy cyplem Zajeziorce i wyspą. Po drodze znów pozdrawiamy wieże w Słobódce.

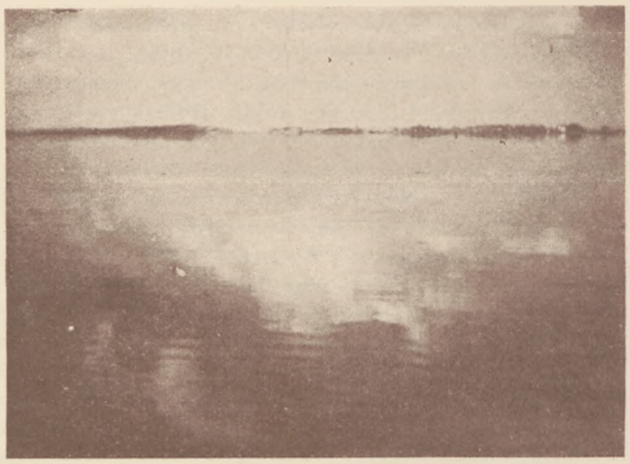
Wschodni brzeg Wojsa wysoki, piękny, zachodni bardzo płaski bez roślinności. Kierujemy się na cypel Antonowce do punktu, który wysuwa się najbardziej wgłąb jeziora ku



Fragment z jez. Nieśpiż

wschodowi. Głębokość jeziora 6 m. Pracujemy wiosłami pod wiatr; fale dość duże. Osiągamy cypel o godz. 16—35. Tu jezioro skręca ku północy. Na wschodnim brzegu piękne, olbrzymie fałdy. Obecnie należy trafić na północne przejście z jez. Wojso na jez. Strusto. Z mapy orjentuję się, że owo przejście znajduje się na prostej, łączącej obecnie osiągnięty punkt z punktem trjangulacyjnym 174. Wieża trjangulacyjna, wznosząca się na półwyspie, oddzialającym jez. Strusto od jez. Snudy, jest obecnie widoczna, jak na dłoni. Kierujemy się na nią. Jedziemy znów pod żaglem wpół wiatru. Za ostatnią północną fałdę znów wyłoniły się wieże Słobódki. Mijamy zabagnione przejście na jez. Bołojco, potem dużą wyspę z prawej strony burty i wreszcie o godz. 17.35 mostek. Niespodziaka w przejściu bardzo silny prąd. Jeden z nas zmuszony jest wysiąść na brzeg. Za mostkiem w odległości około 200 m. cały szereg kołków; mijam je po prawej stronie. Prąd maleje, przejście rozszerza się. Godz. 18 jest Strusto.

Tu pierwszy raz używamy przyjemności jazdy wśród



Jezioro Drywiaty

trzciny. Zaraz za Bośniewicami chcę według mapy skręcać na północ, lecz brzeg ciągnie się w dalszym dawnym kierunku, t. j. ku zachodowi; i tak prawie z pół kilometro. Okazuje się, że taka masa brzegu wyłoniła się z tej samej przyczyny, co i „zrośnięcie" się wysepek pomiędzy jeziorami Nieśpiż i Niedrowo, a mianowicie z powodu pogłębienia rz. Drujki.

Wreszcie mijamy niski, brzydki, błotnisty świeżoprzybyły ląd, po którym w tej chwili brodzi niezliczona ilość czapli i skręcamy na północ, chcąc przejechać między wyspami Berezówkami. Okazuje się, że i one „zrosły się". Zmuszeni jesteśmy cofać się i okrążać je.

O godz. 19 — 20 dobijamy do wyspy Jeleniej i rozbijamy namiot na jej północnym brzegu. Podczas rozpinania namiotu i przygotowywania kolacji zachwycamy się przepięknym północnym brzegiem jez. Strusto, które w tem miejscu jest może najpiękniejsze ze wszystkich jezior brasławskich.

Słońce już dawno zaszło, kontury przedmiotów zacierają się coraz bardziej; powoli wszystko zatapia się w czerni.

Już późno, staramy się zasnąć, gdyż noc w tych daleko na północ wysuniętych punktach trwa krótko: około godz. 1 już świta.

Ostatni trzeci dzień pobytu na jeziorach nie przyniósł już tak wielkich ilości wrażeń. Pozostało do zwiedzenia jez. Snudy.

Po śniadaniu, przy pięknej pogodzie o godz. 8 mijamy cyple. oddzielające jez. Strusto od jez. Snudy. Wiatr. Fale wysokie, lecz zupełnie możliwe do jazdy pod żaglem. Najpiękniejsze są brzegi wschodnie i południowo-zachodnie. W czasie jazdy znów widzimy wieże w Słobódce.

Powracamy do Słobódki tą samą drogą stale pod żaglem. Zawdzięczamy to zachodniemu wiatrowi, który pozwolił nam tego dnia odpocząć po dwudniowych trudach wiosłowania. Jedyny trud, to trzymanie szkota.

Po drodze, jak na taśmie kinematograficznej, tylko w odwrotnym kierunku, przesuwają się znane nam już miejsca, lecz jakby nie te same, gdyż w innem oświetleniu.

Zaraz za mostkiem na przejściu z jez. Strusto na jez. Wojso odkrywamy przy samym brzegu źródełko wody. Polecamy je spragnionym.

Przejeżdżamy Nieśpiż, Niedrowo, Pociech i o godz. 19 syci wrażeń dobijamy do brzegu w Słobódce.

Edward Brzozowski
członek sekcji Tur. Wod. P. T. Kr.



Jezioro Snudy

Przepisy o ruchu na Wiśle

Bieżący sezon wioślarski będzie pierwszym, unormowanym przez rozporządzenia policyjne (Komis. Rządu) okresem nawigacyjnym na Wiśle w obrębie t. zw. Wielkiej Warszawy. Ustaną nareszcie harce motorowców, najeżdżających beztrosko na delikatne łodzie sportowe, aby zalać je gwałtowną falą i mknąć dalej, ciesząc się z wywołanego z niedoświadczonych „wodniaków" przestrachu.

Rozporządzenie Komis. Rządu podkreśla, że przepisy ogólno-państwowe o „prawie drogi" (wymijanie, światła przepisowe po zachodzie słońca i t. p.) obowiązują również i na Wiśle w obrębie Warszawy. Nadto wprowadza **maksymalną szybkość** dla łodzi o napędzie mechanicznym **od mostu Kierbedzia w górę rzeki aż do południowej granicy miasta** (ujście łachy wilanowskiej — kilometr 504), a to dla ślizgowców do 20 — 30 km/godz. (zależnie od konstrukcji), a dla zwykłych motorówek — do 12 km. z wodą i 8 km/godz. pod wodę.

W granicach miasta zakazana jest również jazda akrobatyczna (zygzaki, raptowne wiraże i t. p.). Prawdziwem dobrodziejstwem jest zakaz używania silników beztłumikowych.

Kierowcy łodzi silnikowych mają nakazane zwalniać biegu, mijając łodzie wioślarskie, ciężko ładowne, krypy bądź przystnie wioślarskie i baczyć, aby nie powodować fali.

Przepisy normują także sprawę wynajmu łodzi spacerowych na Wiśle. Obowiązuje **bezwzględny zakaz wynajmu łodzi dzieciom do lat 16, osobom „podgazowanym" lub nienormalnym i tym wszystkim, którzy nie wykażą się dowodem umiejętności używania sprzętu wodnego: legitymacją policyjną lub zaświadczeniem klubowem.**

Za wykroczenia grozi winnym grzywna do 500 zł. lub aresztu do dni 14, bądź obie kary łącznie.

Przepisy te weszły w życie z dn. 1 kwietnia 1934 r. Niektóre obowiązywały już w końcu zeszłego sezonu wodnego. Są to przepisy pożyteczne, których brak dotychczas dawał się dotkliwie odczuwać.



Obrady delegatów Yacht-Klubu Polski w Warszawie

IV Zjazd delegatów Yacht-Klubu Polski

Dnia 17. kwietnia odbył się w sali konferencyjnej Ministerstwa Przemysłu i Handlu IV. Zjazd Delegatów Y. K. P.

Zebranie, które rozpoczęło się punktualnie o godz. 15-ej min. 30, zagaił Komandor Zarządu Głównego YKP Janusz ks. Radziwiłł, witając przedstawicieli Władz Państwowych, którzy zaszczycili zebranie swoją obecnością i Panią Ministrową Zarzycką, która swojem przybyciem na zebranie okazała, zresztą nie po raz pierwszy, tę sympatję, jaką darzy stale Yacht-Klub Polski. Szczególne słowa podzięki wypowiedział ks. Radziwił pod adresem Wice-Komandora Honorowego p. Ministra Dr. Zarzyckiego za udzielenie pięknej sali konferencyjnej Ministerstwa na Zjazd Delegatów. W Zjeździe wzięli po raz pierwszy udział delegaci nowo utworzonego Oddziału augustowskiego, ze swoim Komandorem p. Dyrektorem Lasów Państwowych Loretem na czele, co mówca podkreślił ze szczególnem zadowoleniem.

Ks. Radziwiłł zaproponował na przewodniczącego Zjazdu p. Ministra Tyszkę, którą to propozycję przyjęto przez aklamację.

Przed porządkiem dziennym zabrał głos Wice-komandor Honorowy p. min. Zarzycki, który podkreślił wielkie znaczenie jakie ma sport żeglarski dla związania społeczeństwa z morzem i szerzenia hasła „frontem do morza", gdyż tylko przez odpowiednie wyzyskanie dostępu do morza osiągnie Polska rozkwit i niezależność gospodarczą. Życząc Zjazdowi pomyślnego przebiegu obrad, wyraził p. Minister życzenie, żeby dały one nietylko teoretyczne, ale trwałe praktyczne wyniki.

Po przemówieniu p. Ministra uczczono przez powstanie pamięć zmarłego w roku ubiegłym członka Y. K. P. ś. p. Bronisława Garczyńskiego.

Następnie Sekretarz Generalny YKP p. B. Barylski zakomunikował zebranym fakt powstania nowej placówki żeglarskiej, którą jest Oddział YKP w Augustowie. Powstanie Oddziału należy przypisać inicjatywie niezmordowanego Wice-Komandora Z. G. p. A. Aleksandrowicza, oraz wydatnej pracy organizacyjnej pp. kom.: Dr. Z. Skowrońskiego i dyr. Loreta, przy pełnym zapału współudziale Członków Oddziału, funkcjonarjuszy Zarządu Lasów Państwowych w Augustowie.

Ponieważ protokół z ostatniego Zjazdu Delegatów został wydrukowany i rozdany, zrezygnowano z odczytania go i przyjęto bez zastrzeżeń.

W zwięźle zredagowanem sprawozdaniu przedstawił p. Barylski całokształt działalności YKP i jego Oddziałów w roku ubiegłym, podkreślając na wstępie wydatną pomoc i opiekę, jakiej udzielał Klubowi jego Dostojny Komandor Honorowy i wzniósł okrzyk na cześć Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, podjęty z entuzjazmem przez zgromadzonych.

Jak wynika ze sprawozdania. YKP rozwijał, zarówno na morzu, jak i na wodach śródlądowych ożywioną działalność sportową, z której szczególnie podkreślić należy pierwsze na większą skalę zorganizowane regaty morskie Gdynia-Bornholm. W regatach wewnętrznych jak i międzyklubowych, żeglarze YKP wykazali dużą sprawność i zdobyli liczne nagrody. Na szczególną wzmiankę zasługuje zdobycie przez p. M. Marka nagrody przechodniej Pana Prezydentat Rzeczypospolitej i nagrody przechodniej Pana Ministra Becka ,oraz przez p. M. Niedźwiałowskiego nagrody p. Prezydenta dla Y. K. P.

Jak wszystkie instytucje sportowe, tak i YKP miał do zwalczenia trudności finansowe, krępujące inwestycje na powiększenie, względnie odnowienie flotyli. Toteż Zjazd Delegatów przyjął ze szczególnem uznaniem podaną w części finansowej sprawozdania wiadomość o wydatnej pomocy w formie subwencji udzielonej przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu.

Sprawozdanie przyjęto jednogłośnie bez dyskusji.

Po odczytaniu przez p. dyr. Możdżeńskiego protokułu Komisji Rewizyjnej przyjęto jednogłośnie wniosek na udzielenie ustępującemu Zarządowi absolutorjum.

Również bez dyskusji przyjęto preliminaż budżetowy na rok 1934 i niektóre przedstawione przez Zarząd zmiany i uzupełnienia Statutu.

Następnie przeprowadzono wybory nowego Zarządu, Komisji Rewizyjnej Głównej i Sądu Honorowego. Komandorem Z. G. został obrany ponownie Janusz ks. Radziwiłł. Pełną listę nowego Zarządu podajemy na innem miejscu.

Wprost entuzjastycznie przyjęli zebrani wniosek postawiony przez ustępujący Zarząd na mianowanie p. Wice-Komandora W. Szadurskiego Członkiem Honorowym, w uznaniu wielkich jego zasług i pełnej poświęcenia, nader owocnej pracy dla dobra Klubu. Oklaskom nie było końca.

Ponieważ nie zgłoszono żadnych wolnych wniosków, Przewodniczący zamknął o godzinie 17-ej min. 20 obrady, a zgromadzeni podążyli tłumnie na Zamek Królewski, dokąd raczył ich zaprosić Komandor Honorowy Pan Prezydent Rzeczypospolitej.

Nasi żeglarze mieli szczęście spędzić ze swoim Dostojnym Gospodarzem dwie godziny na miłej, ożywionej pogawędce, przyczem Członkowie Domu Wojskowego i Cywilnego Pana Prezydenta z Szefem Kancelarji Cywilnej p. Świerzawskim na czele robili jaknajmilej honory domu.

Z Yacht-Klubu Polski

Komunikat Nr. 4.

Kalendarzyk Sportowy na 1934 r.

Maj:

27 — Regaty Związkowe W. T. W. (Powtorzenie regat, niedoszłych jesienią w r. ub.),

Czerwiec:

2 — Regaty treningowe Y. K. P. dla wszyskich klas,

9 — Regaty treningowe Y. K. P. dla wszystkich klas,

10 — Regaty Związkowe A. Z. S. dla wszystkich klas,

16 — Regaty treningowe Y. K. P. dla wszystkich klas,

23 — Regaty treningowe Y. K. P. dla wszystkich klas,

24 — Regaty Wewnętrzne Y. K. P. (Puchar przechodni WPana Prezydenta dla klasy S.),

29 — Regaty Związkowe O. Y. K. R. P. Warszawa-Modlin. (Nagr. przech. WPana Ministra Beck'a dla klasy E.).

Lipiec:

7 — Regaty treningowe Y. K. P. dla wszystkich klas.

14 — Regaty treningowe Y. K. P. dla wszystkich klas,

21 — Regaty treningowe Y. K. P. dla wszystkich klas,

28 — Regaty treningowe Y. K. P. dla wszystkich klas.

Sierpień:

4 — Regaty treningowe Y. K. P. dla wszystkich klas.

12 — Regaty związkowe O. Y. K. R. P. w Augustowie dla wszystkich klas,

14 — Regaty Wewnętrzne Y. K. P. w Augustowie z zaproszonymi gośćmi zagranicz.,

15 — Regaty Związkowe Y. K. P. w Augustowie. (Puhar przech. Seniorów Y. K. P. dla kl. S.),

25 — Regaty treningowe Y. K. P. w Augustowie dla wszystkich klas,

Wrzesień:

1 — Regaty treningowe Y. K. P. w Augustowie dla wszystkich klas,

2 — Regaty Związkowe „Wisła" dla wszystkich klas,

8 — Regaty treningowe Y. K. P. dla wszystkich klas.

15 — Regaty treningowe P. K. P. dla wszystkich klas.

16 — Regaty Związkowe Y. K. P. (Nagroda przech. WPana Prezydenta dla klasy S.),

22 — Regaty treningowe Y. K. P. dla wszystkich klas,

29 — Regaty treningowe Y. K. P. dla wszystkich klas,

30 — Regaty Związkowe W. T. W. dla wszystkich klas.

Dla każdej klasy, biorącej udział w regatach będzie ustanowiona jedna nagroda za największą liczbę punktów osiągniętych w sezonie. Zasady punktacji ustali Komisja Sportowo-Techniczna.

Stałą Komisję regatową na regatach treningowych stanowią pp. Komandor A. Alekstondrowicz, Kom. E. Fryzendorf i Kap. M. Marek.

Wyłonione zostały następujące sub-komisje:

Komisja Instrukcyjna, kierownictwo której objęli: Praktyka: p. Kap. M. Marek i Prof. K. Dembowski.

Komisja Turystyczna, kierownictwo której objął p. Kom. E. Fryzendorf.

O dyżurach powyższych Komisji nastąpią osobne zawiadomienia.

Członkowie, wracający z dalszych wycieczek śródlądowych, proszeni są o nadsyłanie Komisji Sportowo-Technicznej krótkich sprawozdań wraz — jeżeli to możliwe — z kilkoma fotografjami, celem opracowania działu turystycznego wśród ogólnej historji naszego Klubu.

Właściciele łodzi proszeni są o wyrementowanie i oszlifowanie swoich łodzi najdalej do 20 kwietnia, albowiem po tym terminie dozwolone będą jedynie roboty malarskie wzgl. lakiernicze.

Zbiórka na budowę piątki klubowej. Na wniosek Przewodniczącego p. Ministra Tyszki, Walne Zebranie O. S. Y. K. P. uchwaliło rozpisanie składek na budowę nowej piątki klubowej. Pan Minister Tyszka zainicjował listę deklarując na ten cel zł. 100.—.

Panowie Członkowie są proszeni o deklarowanie choćby najmniejszych datków i wpłacaniu ich inkasentowi, który zgłosi się do Nich z listą subskrypcyjną. Składki mogą być wpłacane także ratami, co do terminu, których prosimy porozumiewać się z inkasentem.

Z Oddz. Kajak. W. K. S. „Wawel" w Krakowie

Na ostatniem Walnem Zgromadzeniu Oddziału, które odbyło się w kwietniu b. r., ze sprawozdania wynika, że Klub będąc jednym z najstarszych klubów kajakowych w Polsce (zał. w 1929), stale się rozrasta i obecnie liczy ponad 70-ciu członków.

Składając się — w zdecydowanej większości — z członków młodych, zapalonych sportowców, okazuje Oddział wielką żywotność turystyczną i sportową, mogąc się poszczycić, rok rocznie największym kilometrażem klubowym oraz szeregiem cennych nagród z zawodów kajakowych.

Pozatem dysponuje Klub wielką ilością doświadczonych i wytrawnych znawców rzek polskich, a zwłaszcza rzek górskich. Do rok rocznych tradycyj klubowych, należą wycieczki na Dunajec, Poprad, Wag i inne rzeki górskie.

Drugą tradycją Oddziału, są wycieczki zagraniczne, odbywane co rocznie. Pod tym względem Klub rozprzestrzenił swój zasięg prawie na połowę Europy, organizując kolejno wyprawy na Orawę, Wag i Dunaj oraz Adrjatyk (rok 1930), szereg wypraw z biegiem Wisły na polskie morze dalej wyprawę Prutem, Dunajem na morze Czarne (rok 1932) oraz ostatnio rajd kajakowy naokoło Sycylji (rok 1933).

W bieżącym sezonie naczelnem zadaniem Oddziału jest wybudowanie własnej przystani, do czego przystąpiono z całą energją.

X-lecie koła turystycznego Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego

Założone w r. 1924 z inicjatywy kol. Szulińskiego i Vettera odrębne Koło dla propagandy i uprawiania „włóczęgi wodnej" jest Koło Turystyczne najliczniejszym ze wszystkich kół „wutewiackich" sportowych. Ustępują mu znacznie liczbą Koła: Żeglarskie, Motorowców i Pływackie a Kajakowcy tworzą, jak dotąd, podsekcję Koła Turystycznego. Mimo pokaźnej liczby członków niezupełnie w parze idzie z nią jakość turystyki Koła: znaczny odłam jego członków uprawia „po staremu" spływy oklepanym szlakiem wiślanym. Kajak, łódź uniwersalna, na której można przejechać od górnego Popradu czy Dunajca aż na... Hel poprzez Zatokę Gdańską i czuć się jednakowo pewnie zarówno na rwącym górskim potoku, jak na wielkich falach morskich — jest w większości nieznaną turystom W. T. W. Wolą oni tradycyjne „cztery krótkie" albo nawet t. zw. „tramwaje" Czecha czy Lecha, któremi trudno pchać się pod wodę, a tembardziej na ciekawsze z reguły szlaki dopływów: 1-go, 2-go, albo zgoła 3-go rzędu.

Zbudowane w ostatnich latach przez warsztaty W. T. W. cedrówki pojedyncze i podwójne (4 krótkie) bardzo lekkie, przyczyniły się jednak niemało do ożywienia „włóczęgi" po naszych pięknych szlakach rzecznych i jeziornych. To też, gdyby nie wysoka składka, odstręczająca, młodzież i ludzi na dorobku — czyli naogół element najbardziej ruchliwy i czynny — od przystani W. T. W., bylibyśmy świadkami ogromnego rozrostu klubu i zapełnienia jego osadami wszystkich dróg wodnych w Polsce.

Wyrazem małego zainteresowania turystyką i jubileuszem Koła były świecące pustką... jak zwykle „fotele" **zarządu.** Tylko Kapitan sportowy p. Wójcik i Nacz. przystani p. Klein ratował nieprzyjemną sytuację wobec zaproszonych przedstawicieli obcych klubów i gości.

Sama uroczystość sobotnia (14.IV) ograniczyła się do krótkiej Akademji, urozmaiconej popisami „Dudy", oraz wcale ciekawą wystawą sprzętu turystycznego i szeregiem albumów z wycieczek, odbytych przez członków Koła. Dość pomysłowa przeróbka łodzi klepkowej na 4 krótkie, umożliwiająca spanie 2 osobom w kadłubie oraz brezentowe pokrycie dziobu, pudła i rufy, jako ochrona przed dużą falą i deszczem, jest skutecznym sukursem „gasnącemu światu" starej turystyki z ery przedkajakowej.

Przystosowane wykresy, opracowane przez archiwistę Koła, ilustrują poglądowo jego rozwój od roku 1927, kiedy wznowiono wydawania żetonów i nagród przechodnich za turystykę.

Rok	Członk.	Nagród	Kilometraż ogólny
1927	88	27	23100
1928	96	24	16700
1929	212	28	31900
1930	173	27	25200
1931	153	57	47900
1932	155	57	54500
1933	155	39	53000

Sumę kilometrów przebytych rok rocznie przez członków Koła zaokrąglono do pełnych setek.

Jest objawem nader pocieszającym, że mimo spadku liczby członków Koła od ostatniego z lat „tłustych" t. j. od 1929 r. o 30%, ilość przebytych kilometrów prawie do ostatniego roku wydatnie rośnie: 53000 km. w 1933 i nieco więcej (54500) w ultra-słonecznym sezonie 1932 r.

Mimo więc macoszego traktowania przez władze Klubu turystyka w W. T. W. wyraźnie „zwyżkuje". Jest to symptomatyczne i wykazuje jasno jak na dłoni, jakiego bujnego rozkwitu mogłoby się doczekać Towarzystwo przy innej polityce wewnętrznej i... przy innym zarządzie.

Życzymy ze swej strony turystom W. T. W., aby następne X-lecie przyniosło ten bliski już zapewne przełom w psychice „sfer rządzących" i spontaniczny rozwój działalności sportowej i przyrost wolnych miłośników srebrnych szlaków wodnych, hartujących „i ciało i duch" w walce z siłami przyrody i czerpiących z jej nieporównanych czarów nowy zasób sił do walki o byt.

Członkowie Koła odbyli szereg ciekawych wypraw, zarówno w systemacie Wisły, nie wyłączając niebezpiecznych szlaków górskich (Dunajec), jak rzek kresowych i jezior, a nawet parę morskich (na kajakach), ale trzeba przyznać bezstronnie, że zarówno dwukrotna wyprawa Pruszyńskiego z klubu „Wisła" „Wegą" na Bałtyk, jak rekord Korabiewicza z A. Z. S. Wilno (1932) Dunajem na Morze Czarne, Marmara i Egejskie, nie znajdują odpowiedników w bilansie turystycznym W. T. W.

Nie wątpimy jednak, że nowe prądy, nurtujące w Klubie, wyzwolą siły, drzemiące dotąd w ukryciu i oprócz klijentów Osiedla u łachy wilanowskiej, rozmnożą się w W. T. W. jaknajliczniej turyści... dalekich wypraw. Życzymy im, aby wzorem żeglarzy ponieśli banderę Wutewiacką na nowe, zagraniczne bodaj szlaki. Idzie „hausa" na turystykę.

M. Żarski



Mr. Colin Sullivan, który na składaku wyruszył z portu Plymouth do Australji

Przykład godny naśladowania

Bydgoski ośrodek wioślarski. zwyczajem lat ubiegłych, obchodził w dniu 8 kwietnia r. b. podniosłą uroczystość przyrzeczenia treningowego przez wioślarzy i wioślarki bydgoskie.

Uroczystość zagaił przewodniczący Bydgoskiego Komitetu Towarzystw Wioślarskich p. Dr. Siemiątkowski.

Następnie Dyr. Miejskiego wydziału wychowania fizycznego p. M. Matuszewski wygłosił przemówienie, które podajemy poniżej w całości:

Życie — to ruch. Organizmy i narządy, gdy są w ruchu wzmacniają się, gdy trwają w bezładzie — słabną i znikają.

Kto chce w jakimkolwiek sporcie osiągnąć najwyższy stopień sprawności, na jaki stać wogóle jego organizm, musi nietylko zgłębić gruntownie arkana techniki owej dziedziny sportowej, w której doskonalić się zamierza, lecz już zupełnie opanowawszy trudności początków, musi zaprawiać się metodycznie, aby przez przyzwyczajenie i wprawę osiągąć coraz to lepsze wyniki. **Musi trenować.**

Na pierwszem miejscu wypadnie zażądać, aby rzetelny sportowiec wyrobił w sobie silną wolę.

Ludzie, jak się to mówi **„bez charakteru"** ani w życiu, ani w sporcie wybitnych wyników nie osiągają. Iluż to ludzi ani się domyśla, jaka potęga mięśniowa w nich drzemie. Gdyby się zdobyli na chęć i wytrwałość, wynik osiągnięty pracą nad sobą zdumiałby ich.

Pod uwagę weźmy np. umiarkowane tempo spacerowe i licząc 20 udzerzeń wiosła na minutę, mamy w rezultacie 1200 energicznych skurczów i rozkurczów mięśni nóg, tyleż skłonów tułowia wprzód i wtył, tyleż zgięć i wyprostowań ramion. Jest to olbrzymia suma pracy mięśni w ciągu jednej godziny. A jednak po godzinie takiej jazdy wioślarz wyskakuje z łodzi rzężki i wesoły.

Gdyby tę ilość ruchów w tym samym czasie wykonał w zamkniętej sali gimnastycznej, byłby krańcowo wyczerpany. Stąd wniosek, że wioślarstwo uprawiane jest w warunkach najzdrowszych i że jest ono najwszechstronniejszem ćwiczeniem ciała.

Wola, rzec można, przeradza się w siłę, a znów przymus jaki dobrowolnie sobie zadajemy, jeśli poddamy się mu całkowicie, jest znakomitym czynnikiem w kształceniu charakteru. Wola stanowcza nietylko jest znakomitym czynnikiem w kształceniu charakteru. Wola stanowcza nietylko jest potrzebna do cierpliwego wykonania ćwiczeń, ich wielokrotnego powtarzania, ale i do tego, by umieć zmusić się do porzucenia wielu przyzwyczajeń, do odmówienia sobie w okresie trenowania wielu rzeczy, ogólnie mówiąc, do prowadzenia zgoła specjalnego trybu życia, z którego wyłączony musi być alkohol, tytoń oraz to wszystko, co absorbuje układ nerwowy, odbierając mu siłę.

Zawodnik całą siłę nerwów swoich ma przemienić w mięśni moc, w czynu stal.

Wioślarki, Wioślarze!

Za chwilę i Wy złożycie przyrzeczenie bezwzględnego poddania się rozkazom i poleceniom kierowników waszych Klubów.

Przyrzeczenie to ma być podporą dla siły waszej woli, ta siła woli zaś, ma pokonać znużenia spowodowane jednostajnością ruchów w łodzi.

Ta wzmocniona przyrzeczeniem siła woli będzie wybitnym wyrazem zewnętrznym waszych charakterów.

Jeżeli ciała wasze posłuszne będą nakazowi woli, to i regularność treningów będzie zapewniona.

Dorywcze treningi zaś, są jedynie zlepkiem dorywczych wysiłków, a takie, nietylko że ujemnie wpływają na rozwój organizmu, ale nie mogą dać również dostatecznych wyników.

Wiosło, jest nietylko wielkim rylcem wody, lecz jest ono niemniej i środkiem potęgowania zdrowia i silnych charakterów.

Bydgoszcz, to głośny ośrodek sportu wioślarskiego. Bydgoszcz, to miasto, gdzie odbywają się egzaminy sprawności wioślarskiej wszystkich klubów Polski.

Na naszej pięknej Brdzie wioślarstwo całej Polski wkłada w ruch wioseł część swej duszy.

Czy tylko wioślarstwo?

Nie, również i my mieszkańcy Bydgoszczy uważamy dzień regat za święto naszego miasta.

Jest to impreza, z której jesteśmy bardzo dumni. Jest to nasz dzień na wzór Oxford-Cambridge, a Wy wioślarki i wioślarze nasi w dniu tym nietylko ryjecie wiosłami wodę Brdy, ale i serca nasze.

Zwycięstwo wasze jest naszą dumą.

Przegrana wasza — to nasze upokorzenie. Jesteście nami — a my wami.

Wymagamy od Was, abyście obowiązek dzisiaj na siebie dobrowolnie wzięty wykonali sumiennie dla chluby nietylko naszego miasta Bydgoszczy, ale Rzeczypospolitej.

Niech żyje wioślarstwo!

Następnie 174 wioślarek i wioślarzy, powstawszy z podniesioną prawicą, złożyło następującą rotę przyrzeczenia:

„Przyrzekam uroczyście, że biorąc czynny udział w zaszczytnem zadaniu przygotowania wioślarskiego, przestrzegać będę ściśle wszystkich przepisów treningu regatowego, poniosę chętnie wszelkie trudy i złożę wszystkie siły i wszystką dobrą wolę dla chwały mego klubu i wioślarstwa polskiego. Na to przyrzeczenie daję słowo honoru".

Piękna uroczystość odbyła się w udekorowanej świetlicy I. K. R. Orkiestra Pocztowego Przysposobienia Wojskowego odegrała kilka utworów, a chór odśpiewał **„Czas do pracy".**

Bydgoskiemu ośrodkowi wioślarskiemu redakcja nasza składa życzenia pomyślnej i owocnej pracy.

Ż



Spuszczanie polskich kajaków na rz. Dębownicy w Bukareszcie

Warszawski ośrodek wioślarski

Wskutek niekorzystnych warunków atmosferycznych, rozpoczęły wszystkie towarzystwa wyjazdy ćwiczebne na Wiśle dosyć późno. Z miejscowych towarzystw osady klubu „Wisła" ukazały się pierwsze na wodzie, ćwicząc wyłącznie na ciężkich łodziach półwyścigowych. U wszystkich prawie osad daje się zauważyć dodatni wpływ nauki olimpijczyka p. H. Budzińskiego, któremu powierzono szkolenie osad. Największe postępy wykazują osady młode, które przy dalszym rozwoju okażą się zapewne poważnym współzawodnikiem na tegorocznych regatach. Starsi wioślarze nie mogą się niestety wyzbyć niektórych zakorzenionych błędów.

Osady innych klubów warszawskich rozpoczęły wyjazdy na Wiśle znacznie później, dopiero z początkiem kwietnia.

Czwórka olimpijska W. T .W., po której nie można było się już spodziewać większych wyczynów, nareszcie się rozpadła. W obecnym układzie w barwach W. T. W. jeździ około 30 wioślarzy starszych i młodszych. Technika wiosłowania wykazuje jednak bardzo duże odchylenia indywidualne w myśl zasady: „wiosłuj tak jak organizmowi najwygodniej". Osady są niestety nieszczególnie dobrane; poza czwórką bez sternika, która z dużą pracowitością zabrała się do ćwiczeń; widziało się m. in. jakąś 200-kilową osadę dwójki podwójnej, i niezbyt dobraną załogę dwójki bez. Żałować należy, że W. T. W. nie może się od samego początku sezonu zdobyć na uwypuklenie prac i wysiłków jedynego w Polsce trenera zagranicznego w wioślarstwie.

Wśród zeszłorocznych osad „Syreny" powołano cały szereg obiecujących wioślarzy do służby wojskowej. Mimo to widać już narybek „Syreny" pilnie ćwiczący w porcie czerniakowskim. Bardzo miłą niespodziankę sprawił A. Z. S., wychodząc odrazu kilkoma dobranemi czwórkami, z których wybierze się zapewne trzon przyszłej ósemki. Treningiem zaopiekuje się zapewne p. Wańkowicz, który już w ubiegłym sezonie zdołał wykazać ogromnie dodatni wpływ na styl wiosłowania akademików. U niektórych wioślarzy-seniorów, daje się coprawda zauważyć poważne zwiększenie wagi, lecz skupiona i staranna praca osad w czasie treningu sprawia bardzo dodatnie wrażenie. Ruszyły również wioślarki warszawskie, koncentrując się na szkoleniu nowicjuszek, przyczem z osad regatowych zadeklarowała się z dużemi horoskopami osada jedynki wyścigowej.

Warszawski ośrodek regatowy zabrał się więc z dużym zapałem do przygotowań regatowych. Najbliższa przyszłość pozwoli zapewne na zorjentowanie się, na jakie kategorje biegów poszczególne towarzystwa zamierzają położyć specjalny nacisk w bieżącym sezonie.

Jerry

Propaganda sportu kajakowego w Rumunji

Korzystając z zaproszenia Dyrektora O. N. E. F. Rumuńskiego (Instytut Wychowania Fizycznego) gen. Badulescu i zawdzięczając pomocy materjalnej udzielonej przez Pana Dyrektora P. U. WF. i PW. Płk. Dypl. Kilińskiego Zarząd Główny Polskiego Związku Kajakowego wysłał do Rumunji swego delegata oraz 1 instruktora domowego wyrobu kajaków, celem zapoznania tamtejszych sfer sportowych z rozwojem sportu kajakowego w Polsce oraz eksponatami przemysłu polskiego z tej dziedziny i zbadanie możliwości turystyki wodnej na terenie Rumunji z przewidywanym w roku przyszłym spływem do morza Czarnego.

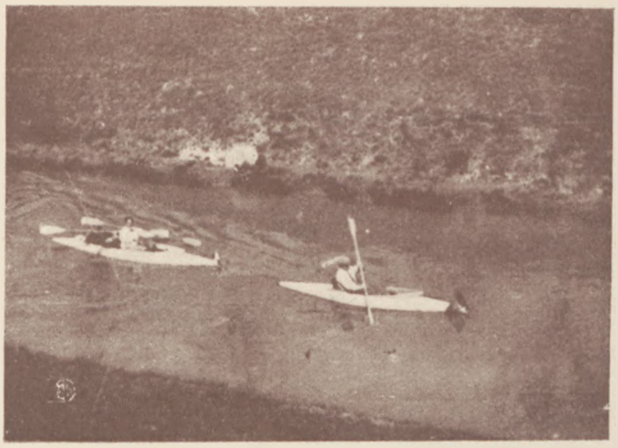
Z powodu ograniczonego czasu pobytu jaki miałem do dyspozycji akcja cała ustaloną została w pierwszym dniu pobytu w Bukareszcie na konferencji z gen. Badulescu.

Po zmontowaniu 2 składaków „Delfina" z pełnem ożaglowaniem i „Piasta", oraz ustawieniu 2-ch kajaków sztywnych jako dar Dyrektora P. U. W. F. i P. W. dla O. N. E. F. odbyła się wizyta następcy tronu rumuńskiego Ks. Michała, który z dużem zainteresowaniem przypatrywał się eksponatom. Wizyta powyższa wypadła nader korzystnie dla naszego rodzimego przemysłu, czego dowodem było zamówienie „Delfina" dla Ks. Michała oraz „Piasta" dla słuchaczy O. N. E. F. Pierwszy krok propagandowy udał się w zupełności, sukces dla rodzimego przemysłu nielada. Tego samego dnia instruktor budowy kajaków przystąpił do przygotowania materjału i zorganizował pracę przy budowie kajaków sztywnych z materjału miejscowego. Okazało się, że przemysł nasz i tu może znaleść duże pole zbytu dla dykty wodoodpornej jak i okuć i t. p., których nie wytwarza przemysł rumuński.



Gen. Badulescu na dziedzińcu O. N. E. F. przy ładowaniu kajaków na samochód

W realizacja programu drugi dzień pobytu był ukoronowaniem propagandy turystyki wodnej i jej możliwości w Bukareszcie. Przy pięknej słonecznej wiosennej pogodzie spłynęliśmy rzeką Dębownicą płynącą przez centrum Bukaresztu. Muszę zaznaczyć, że uważam ten przejazd za wycieczkę „odkrywczą" bo poraz pierwszy był na tej rzeczce kajak i już przy projekcie tego spływu spotkałem się z niedowierzaniem jego możliwości tak ze strony oficerów rumuńskich jak i zaproszonych przedstawicieli sfer sportowych. Tłumy publiczności wzdłuż brzegów oraz na mostach łączących oba brzegi rzeki, z ciekawością obserwowały nasz spływ. W godzinach popołudniowych zorganizowany został pokaz składaka na dużym stawie w parku miejskim. Zainteresowinie publiczności jeszcze wzrosło. Podkreślić muszę szczerą serdeczność publiczności rumuńskiej z jaką spotykałem się na każdym kroku. Wieczorem odbyło się zebranie wszystkich oficerów-instruktorów i słuchaczy O. N. E. F. na którem wyświetlony został film propagandowy Związku Strzeleckiego ze spływu zeszłorocznego „Przez Polskę do Morza", który wzbudził ogólny zachwyt zebranych, po wyświetleniu filmu odbyła się konferencja pod przewodnictwem Gen. Badulescu, na której ustalono




Delegat P. U. W. F. Mjr. W. Sekunda i instruktor B. Wengler na kajakach w Bukareszcie

szczegóły pracy propagandowej i organizacyjnej sportu kajakowego i turystyki wodnej na terenie Rumunji. Następnego dnia rano wyjechaliśmy nad jezioro Snagow położone 20 klm. od Bukaresztu posiadające komunikację autobusową szosą asfaltową. Jezioro Snagow w przyszłości ma się stać bazą podstawową dla rozwoju śródlądowego żeglarstwa rumuńskiego. Teren położony jest w sąsiedztwie posiadłości Ks. Michała, przystosowany do obozownictwa, w otoczeniu lasów liściastych. W godzinach popołudniowych odbyło się w O. N. E. F. zebranie informacyjno-propagandowe dla zaproszonych przedstawicieli rumuńskich sfer sportowych zagończone wyświetleniem filmu Spływu „Przez Polskę do Morza".

Wynikiem odbytych zebrań i konferencji zaistniał fakt nawiązania ścisłej współpracy w dziedzinie turystyki wodnej między Polską a Rumunją. W pierwszym etapie działań projektowane jest wysłanie do Rumunji w okresie letnim na zaproszenie Gen. Badulescu kilku wycieczek harcerzy polskich, którzy wspólnie z harcerzami rumuńskiemi mają dokonać spływu na ważniejszych szlakach wodnych Rumunji celem późniejszego opisania tych szlaków. Możliwość dużego spływu projektowanego przez Polskę do Morza Czarnego narazie ze względów natury techniczno-organizacyjnej musi pozostać w sferze projektów bliskiej przyszłości. Dla polskiego przemysłu sportowego droga otwarta, przez gremjalny udział polskich przemysłowców w pokazie targach, który zorganizowany zostanie w Bukareszcie w terminie od 15 czerwca do 15 lipca b. r.

W. Sekunda mjr.

Polacy przed mistrzostwami pływackiemi Europy

Pływackie mistrzostwa Europy, ta największa batalja pływacka kontynentu, zbliżają się olbrzymiemi krokami. Już tylko cztery miesiące dzielą nas od tej słynnej z jakości obsady i wyników imprezy. Po Paryżu w roku 1931 kolej obecnie przyszła na Magdeburg. stolicę pływacką Niemiec. Wybrano okres od 12-go do 19-go sierpnia b. r.

Dlaczego Magdeburg a nie Berlin ma być miejscem tej wielkiej imprezy? Rzecz prosta. Magdeburg, to dla Niemiec w pływaniu to samo, co Budapeszt dla Węgrów. Magdeburg jest od dziesiątek lat najcenniejszą twierdzą pływactwa niemieckiego, posiada bardzo wdzięczną i specjalnie dla pływactwa przychylną publiczność i leży w sercu Europy.

Od prawie roku Niemcy usilnie pracują w kierunku udania się pod każdym względem wielkiej imprezy. Dla nich mistrzostwa Europy, to sprawa narodowa; a zawodami tymi trzecia rzesza pragnie poraz pierwszy popisać się na arenie sportowej Europy — jako wzór gospodarza. Pozatem impreza ta ma być próbą generalną dla olimjady berlińskiej w roku 1936. To wystarczy!

Z tego zatem punktu widzenia niema się czemu dziwić, jeżeli Niemcy nie uznają żadnego z istniejących stadjonów pływackich za odpowiedni czy godny tak poważnej imprezy. Buduje się więc stadjon nowy, na zasadach nowoczesnych, najpraktyczniejszych, najwygodniejszych — kosztem prawie trzech miljonów złotych.

Nie interesują nas rzeczy uboczne, a tylko to, że powstanie basen o wielkości 50 $\times$ 21 metrów tylko dla pływania (już gotowy) oraz drugi basen wyłącznie dla skoków o rozmiadach 25 $\times$ 21 metrów. Całość zamykają olbrzymie trybuny, pod któremi mieszczą się różne ubikacje.

Od szeregu miesięcy propaganda niemiecka w kraju i zagranicą pracuje. Sprzedano dotąd — jeżeli można twierdzeniom tym wierzyć — trzy czwarte wszystkich biletów tygodniowych, czyli ważnych na cały okres mistrzostw. Po całych Niemczech porozwieszano olbrzymie plakaty propagandowe, wskazujące na znaczenie imprezy tej dla całego kraju.

Zainteresowanie zagranicy także jest niezwykłe. Wszystkie prawie kraje europejskie zgłosiły już swój udział, niejednokrotnie nadzwyczaj silny liczbowo. Będą więc ostatni drużynowi zwycięscy mistrzostw Europy — Węgrzy, Francja, Anglja, Holandja ,Szwecja, Italja, Austrja, oraz inne słabsze państwa.

Zgłoszona jest także Polska!

Ale kiedy we wszystkich prawie państwach pracuje się usilnie z całą starannością nad podniesieniem formy reprezentantów urządza się ciągle imprezy eliminacyjne i różne próby, w Polsce jest jakoś dziwnie cicho. Niewiadomo dlaczego, ale tak jest. Najprawdopodobniej zgłoszenie jest tylko formalnem aktem grzeczności, a dotrzymanie go zależeć będzie od formy zawodników, o którą poza klubami nikt w Polsce się nie troszczy.

Oglądajmy się zatem, kto z czołowych zawodników mógłby odegrać na tej wielkiej imprezie jakąkolwiek zaszczytną rolę.

Oczywiście, liczba wybrańców — z uwagi na charakter

imprezy i niski bądź co bądź stosunkowo do zagranicy poziom pływactwa polskiego — musi być bardzo skromna. Odpadają zatem zgóry zawodnicy w stylu klasycznym i zawodniczki na wszystkich pozycjach. Pozostają natomiast konkurencje w crawlu, nawznak i skokach.

W crawlu panów nasuwa się zawsze jeszcze aktualne nazwisko Bocheńskiego. Mistrz nasz odbywa obecnie swoją powinność wojskową. Chociaż 20 p. p., w którym Bocheński obecnie przebywa, jest znany z życzliwego traktowania sportowców, ciężka służba wojskowa nie pozwala rokować nadziei, by Bocheński utrzymać mógł się w takiej formie, jaka 1 : 01,6 i 2 : 21. Jeżeli jednak porównamy wyniki te, z takiemi Tarisa, Deitersa, Fiszera, Derichsa, Tsika, Lenkitscha i innych, odrazu się przekonamy, iż Bocheński w najlepszej swej formie mógłby dojść może do półfinału, ale o miejsce punktowane w finale byłoby już rzeczą bardzo trudną, jeżeli nawet niemożliwą.

Jeszcze jednego posiadamy crawlera klasowego, o ile wiadomości warszawskie są ścisłe — Szwankowskiego. Jest to zawodnik specjalista predestynowany do crawlu o wielkiej przyszłości — chwilowo jednak wielką niewiadomą. Wszak w basenie AZS-u warszawskiego na torze 20-sto metrowym uzyskał on ostatnio bardzo dobry wynik 1 : 00,8 min. w setce crawlem, ceniony szczególnie dlatego, że Bocheński ongiś nie pływał tam pono lepiej, jak 1 : 02, ale wynik taki nie znaczy wiele, jeżeli go się nie powtórzy na torze 50-ciometrowym. Gdyby to ostatnie miało miejsce, w co można co do Szwankowskiego wierzyć, wówczas zawodnik ten wcale nie odegrałby tak podrzednej roli, jak się wydaje, bo na granicy 1.00 minuty kręci się właśnie cała plejada czołowych crawlerów Europy a dobra lokata zależy — jak wiemy — dużo od szczęścia.

W pływaniu nawznak posiadamy wielokrotnego mistrza w tej konkurencji — Joachima Karliczka, studjującego obecnie, a przynależnego do jednego z najpoważniejszych klubów pływackich Niemiec, berlińskiego Poseidonu. Dzięki świetnym warunkom treningowym Karliczek znajduje się obecnie w bardzo dobrej formie, o czem świadczy najlepiej wynik uzyskany ostatnio na torze 33-metrowym w Berlinie w silnej konkurencji — 1 : 14,1, — tem cenniejszy, że gorszym był tylko o jedną dziesiątą sekundy od wyniku zwycięzcy — Szwarca, który po Küppersie jest najlepszym backcrawlistą Niemiec. Trzeba dalej pamiętać, iż w roku 1931 mistrzostwo Europy w biegu na 100 m. nawznak uzyskał Deutsch — Niemcy, wynikiem 1 : 13,6, a drugi miał wynik 1 : 14. Chociaż w Europie uzyskuje się chwilowo niejednokrotnie lepsze wyniki, to latem na basenach otwartych czasy z małemi wyjątkami nie są lepsze od wyników ostatnich mistrzostw Europy, co uzasadniałoby wysłanie Karliczka na mistrzostwa tegoroczne, gdzie liczyć można śmiało na zajęcie przezeń jednego z punktowanych miejsc, tem więcej, że mistrz nasz trenuje w dalszym ciągu pod okiem najlepszych fachowców Niemiec i napewno poprawi jeszcze do lata swe wyniki.

Pozostają zatem jeszcze, ewentualnie skoczkowie. Zwycięstwo czy dobry wynik w skokach w lwiej części jest dziełem przypadku, względnie szczęścia. Jeden nieudany skok może powodować, że prowadzący w konkursie zepchniętym zostanie na szary koniec. Wygrywa przeto zawsze zawodnik, panujący najwięcej nad sobą. Słabe nerwy, mała rutyna w konkurencji silnej, możliwość psychicznego załamania się i t. d., oto cechy, przez które zwykle najlepszy skoczek przegrywa.

Ze skoczków polskich — poza Maerzem, który podobno już nie zamierza startować, — posiadających wszystkie dane, wymagane od skoczka klasowego, wyróżnia się Remiszewski i ten tylko w skokach z wieży. Niestety, nie widzieliśmy skoczka tego jeszcze w silnej konkurencji zagranicznej, ale z tego, co pokazał w roku ubiegłym na treningu przed meczem z Czechami, można się dużo, nawet bardzo dużo spodziewać, gdyby Remiszewski mógł trenować przez conajmniej dwa miesiące pod okiem fachowca.

Z pań obie nasze reprezentantki Klausówna i Kowalewska mogłyby po odpowiednim treningu, również odegrać w mistrzostwach Europy poważne role, tem więcej, że właśnie poziom skoków pań w Europie coraz to więcej upada. Niestety, z Klausówną po zeszłorocznym wypadku w Ustroniu nie można już poważnie liczyć, bo od meczu z Czechami, w którym raz jeszcze zabłysnął jej niezwykły talent, nic o niej nie słychać innego, jak tylko to, że ciągle jeszcze laboruje po doznanej kontuzji głowy. Będzie to dla pływactwa polskiego poważny cios, jeżeli Klausówna urzeczywistni zamiar wycofania się z czynnego życia sportowego. Miejmy jednak nadzieję, że zawodniczka ta, która przeciec ma jeszcze wielką przyszłość przed sobą, zamiaru tego nie wykona.

Skoro można wierzyć, iż Klausówna po odpowiednim ostrym treningu, mogłaby w obecnych warunkach na terenie europejskim, sięgnąć nawet po najwyższy tytuł, to Kowalewska, nasz latający doktór, conajmniej w skokach z wieży, nie ustępuje jej wiele. A przecież także Kowalewska ma już piękne sukcesy za sobą i prezentuje się bardzo dobrze, tak, że przy celowym treningu i ta zawodniczka staćby się mogła groźną konkurentką mistrzyń Sjöquist czy Schiche i zająć bezsprzecznie jedno z pierwszych miejsc.

Wiemy dobrze, iż PZP stoi pod względem finansowym na słabych nogach, i bez poparcia władz nie wiele będzie mógł czynić. Sprawą prestiżową dla Polski jednak jest dotrzymanie zgłoszenia przez wysłanie — jeżeli już nie ludzi w celach doświadczalnych — to conajmniej tych, którzyby potrafili w zawodach zabrać głos. Nie wątpimy też, iż PZP uczyni wszystko, aby wybrańców przygotować jak najstaranniej, choćby już z konieczności godnego zastąpienia Polski i jej barw, — oraz, że o przygotowaniach tych dowiemy się wkrótce.

F. Berlik

ZAWIADOMIENIE.

Zarząd Główny Yacht-Klubu Polski na rok 1934 ukonstytuował się następująco:

Komandor: Janusz ks. Radziwiłł,
Wicekomandor: A. Aleksandrowicz,
" Teodozy Nosowicz,
Sekretarz Gener.: B. Barylski,
Skarbnik Główny: Straszewski,
Zastępca Skarbn. Gł.: M. Niedźwiątkowski,
Członkowie: Cz. Pelelentz, Rogiński, J. Rummel,

Oprócz tego wchodzą w skład Zarządu Głównego z urzędu Komandorowie Oddziałów pp.: Loret, min. Siedlecki i kadm. Unrug.

Komisja Rewizyjna Główna:

Pp.: Nowak, L. Możdżeński, G. Rożałowski, Zastępcy: pp. A. Łucejko i M. Żabicki.

Sąd Honorowy:

Pp. E. Fryzendorf, A. Leszczyński, T. Maliszewski, S. Szczygielski, kadm. J. Unrug, gen. M. Zaruski.

PROGRAM

Regat Propagandowych w Płocku w dniu 3 czerwca 1934 r.

BIEG 1. Jedynki. Bieg o nagrodę przechodnią.
" 2. Czwórki. Bieg o nagrodę przechodnią.
" 3. Jedynki nowicjuszy.
" 4. Jedynki młodszych.
" 5. Czwórki młodszych.
" 6. Dwójki bez sternika.
" 7. Czwórki półwyścigowe.
" 8. Dwójki podwójne półwyścigowe.
" 9. Czwórki półwyścigowe nowicjuszy. Dla T-stw, które nie wygrały dotychczas żadnego biegu.
" 10. Jedynki pań.
" 11. Ósemki.

1) Regaty odbywają się zgodnie z regulaminem P. Z. T. W. 2) Początek regat o godz. 11-tej. 3) Regaty odbędą sie na Wiśle na wodzie bieżącej. Tor 2000 mtr. z wodą. W biegu Pań 1200 mtr. 4). Ewentualne przedbiegi odbędą się w dniu regat, w godzinach rannych. 5) Termin zgłoszeń osad i biegów upływa dni 28 maja 1934 r. Zgłoszenia na przepisowych blankietach należy kierować pod adresem „Towarzystwo Wioślarskie w Płocku, ul. Tumska 9". 6) Wpisowe wynosi Zł. 5.— od zawodnika, które należy jednocześnie ze zgłoszeniem przesłać przekazem pocztowym pod adresem „Towarzystwo Wioślarskie w Płocku, ul Tumska 9". 7) Komisja Sportowa zastrzega sobie prawo zmiany programu.

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, FOKSAL 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie Zł. 10, rocznie Zł. 20.
Rękopisów nie zwraca się Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013.
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER*

Drukarnia W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka. Warszawa, Chłodna 37 tel. 669-56.